RESPUESTA A OBSERVACIONES

LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-APP-IPB-001-2021

En Bogotá D.C., a los veintiun (21) días del mes de Diciembre de 2021, la Agencia Nacional de Infraestructura, por medio del presente documento se permite dar respuesta a las observaciones allegadas hasta la fecha, al Pliego definitivo de Condiciones del proceso de selección de la referencia, en los siguientes términos:

No.	EMPRESA QUE OBSERVA	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA AGENCIA (ESTRUCTURADOR)	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN (TÉCNICA, JURÍDICA, FINANCIERA, ETC.)*
4	OHL (Junio 18 de 2021) (Extemporanea Proyecto de Pliegos)	De acuerdo con el Contrato de Concesión Parte Especial, numeral 5.2, inciso (v) la indexación de la tarifa debe tener en cuenta tanto la tarifa vigente como la tarifa del incremento en los años 2023 y 2026. A partir de esto, se hace el redondeo de la suma de ambas tarifas y está es la tarifa final para el cálculo del recaudo por peaje. Adicionalmente, como se evidencia en el Contrato de Concesión Parte Especial, numera 5.5, inciso (h), los ingresos para Accesos Norte Fase II derivados del recaudo de peaje por las tarifas del contrato vigente de Accesos Norte Fase I equivaldrán a unicamente el 34% del ingreso correspondiente, sin embargo, el ingreso de recaudo de peaje referentes al aumento de las tarifas en los años 2023 y 2026 si va destinado en un 100%. Teniendo en cuenta que se unifica la tarifa vigente más el aumento de la tarifa como una única tarifa y posterior se redondea, Agradecemeos a la ANI confirmar cómo se separa el redondeo que pertenece a la tarifa vigente y el que pertenece a la tarifa de incremento.	Se informa al interesado que en la Sección 5.6(h)(i)(2)(ii) de la Parte Especial de la minuta de contrato que se publicó en Secop I y en la página web de la Entidad a través de la Adenda No. 6, se indica que se fondeará mensualmente la subcuenta Central Recaudo Mensual con el monto que resulte de lo siguiente, entre otras fuentes: "(ii) El valor remanente, una vez descontadas las sumas indicadas en el numeral i anterior, del recaudo de peaje efectivamente obtenido por el Concesionario Recaudador, sin incluir Sobrantes ni rendimientos financieros y previo descuento de los costos de transacción que se causen, cuyo resultado se asocia a: ● El recaudo obtenido del 100% de los incrementos de las tarifas indicadas en la(s) Resolución(es) de Estructura Tarifaria aplicable(s) al Proyecto..." (subrayado fuera del original) Por otro lado, de acuerdo con la Sección 5.2(b) de la Parte Especial, como lo indica su observación, el redondeo se aplica sobre la variable TarifaSRt, variable que está compuesta por la tarifa "base" más el incremento, y por lo anterior no es posible separar los redondeos de cada componente como lo indica en su observación. De las dos secciones anteriores se tiene que la totalidad del redondeo de las tarifas usuario (para arriba o para abajo) será asumido por el concesionario del proyecto Accesos Norte Fase II por cuanto está asignado a él "el valor remanente, una vez descontadas las sumas indicadas en el numeral i anterior", numeral que a su vez indica la distribución del 100% de las tarifas usuario "sin incluir los incrementos tarifarios establecidos en la Sección 5.2(a)(ii) de esta Parte Especial". Por lo tanto, con la suscripción del contrato el Concesionario acepta que este valor remanente se asocia al 100% de los incrementos más los demás recursos que eventualmente se puedan presentar, y en consecuencia acepta también que el redondeo de la totalidad de las tarifas usuario (para arriba o para abajo) le es asignado dentro de este remanente.	Contrato Parte Especial, numeral 5.2 (v) Contrato Parte Especial, numeral 5.5 (h)	Financiera
39	COPASA (Junio 30 de 2021)	Solicitamos que la ANI defina puntualmente cual es el Área de Afectación, anchos de ocupación y alturas de construcción permitidas para ejecución de los puentes que se proponen dentro de la delimitación de los Humedales de Torca y Guaymaral sobre la Autopista Norte	Se informa al interesado que, de conformidad con las restricciones ambientales que existen para afectar areas que son consideradas zonas de humedal, los diseños de referencia del proyecto de Factibilidad no está sobre los humedales Torca y Guaymaral, por lo cual no existe un valor puntual de ocupacion y ancho de intervención. Con respecto a las alturas de construcción permitidas para la ejecución de los puentes, esto va de acuerdo a la tipologia de los puentes seleccionados en fase III por el Concesionario para lo cual debera considerar la NAME Nivel de aguas máximas. Adicionalmente, se informa al interesado que, de acuerdo con la Adenda No 5 publicada en Secop I y en la página web de la ANI, se realizaron ajustes en el Apéndice Técnico 1, Tabla 9, con respecto a la Conexión Hídrica de los Humedales Torca y Guaymaral, documento en el cual se establece el alcance del proyecto: Así las cosas, se aclara al interesado que la solución de ingeniería a implementar en los humedales será responsabilidad del futuro Concesionario, puentes, viaductos, entre otros. Por otra parte, la información establecida en el Cuarto de Datos es de referencia y en ella está contenida toda la información de factibilidad técnica del proyecto.	Licitación Pública	Técnica
56	PAVIMENTOS COLOMBIA SAS (Julio 01 de 2021)	La Agencia Nacional de Infraestructura en comunicado a la ANLA radicado 209108301-1-000 del 26 de julio de 2019, efectúa solicitud de pronunciamiento sobre la necesidad de presentar o no, Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA) para el proyecto Acenorte II – Expediente NDA 1274-00. De lo anterior la ANLA otorga respuesta en oficio 2019128388-2-000 de fecha 29 de agosto de 2019, en el numeral 3.3. Consideraciones sobre la información técnica ambiental – Respecto al medio biótico se enuncia lo siguiente: *"(…) A partir de la evaluación de la información entregada por la ANI, se observa que el área propuesta para el desarrollo del proyecto Acenorte II, es la más adecuada desde el punto de vista del medio biótico, a fin de alcanzar el objetivo del proyecto. Lo anterior, teniendo en cuenta que, si bien el separador central de la Autopista Norte presenta áreas susceptibles de inundación ante inviernos muy marcados, es claro que dicha afectación podría ser mayor si se optara por la construcción de carriles externos a la vía actual, lo cual intervendría directamente las áreas de los humedales Torca y Guaymaral.* *Adicionalmente, es importante resaltar el alto grado de intervención encontrado en el área del proyecto, por lo que se considera que las obras propuestas por la ANI deben propender por mejorar la conectividad hidráulica que reviste la mayor importancia ecosistémica de la zona(…)"* 1. Con base en lo enunciado; y teniendo en cuenta la información entregada por la ANI a la ANLA para la solicitud de pertinencia o no de DAA, solicitamos aclaración al respecto, debido a que encontramos inconsistencias en lo expresado en el comunicado ANLA, y lo establecido en los documentos contractuales - especificaciones técnicas, debido a que el trazado e intervención del proyecto si contempla la injerencia en las áreas de humedales Torca y Guaymaral. 2. Solicitamos ala entidad publicar los documentos técnicos, ambientales (bióticos, abióticos) y demás aspectos relacionados que fueron allegados a la ANLA, en la solicitud de pronunciamiento del Diagnóstico Ambiental de Alternativas – DAA. 3. Entendemos que en el caso que se requiera emitir nuevamente pronunciamiento a la ANLA, por las especificaciones técnicas y ambientales actuales establecidas en los documentos contractuales, para solicitud de DAA del proyecto, los tiempos y costos porque rubro serán asumidos, teniendo en cuenta que no son imputables al Concesionario. Ratificar nuestro entender.	1. Tal como lo señala el interesado las actividades de intervención de ampliación y mejoramiento se dan al interior del Corredor actual y existente, sin que se sobrepase la Reserva Vial proyectada, ni se interviene la ronda hídrica declarada por la Autoridad Ambiental. Por consiguiente, no se encuentra una inconsistencia entre los documentos enunciados por el observante. 2. De acuerdo con el aviso informativo No 1, se compartió en el Cuarto de Datos, el oficio de salida ANI No. 2019-605-024302-1 del 26 de julio de 2019 bajo el cual se solicitó a la ANLA el pronunciamiento de Necesidad de Diagnóstico Ambiental de Alternativas para el proyecto; de igual manera se informa la ubicación en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogotá, Carpeta J, Carpeta J4 y el aviso informativo No 1 se publicó en SECOP y en la página web de la entidad. 3. El proyecto ya cuenta con pronunciamiento de DAA, dentro del proceso Ambiental no es necesario realizar una nueva solicitud de DAA y en caso de presentarse por parte del Concesionario una alternativa diferente a la ya aprobada por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales la cual derivaria en costos, diseños, impactos (compra de predios, reasentamientos, traslado de redes, análisis de instrumentos de ordenamiento territorial, instrumentos de planificación catastral, entre otros) que no están previstos dentro del Contrato, por lo cual no se considera procedente el trámite y sería a riesgo del Concesionario.		Técnica – Ambiental
57	PAVIMENTOS COLOMBIA SAS (Julio 01 de 2021)	La Agencia Nacional de Infraestructura en comunicado a la ANLA radicado 209108301-1-000 del 26 de julio de 2019, efectúa solicitud de pronunciamiento sobre la necesidad de presentar o no, Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA) para el proyecto Acenorte II – Expediente NDA 1274-00. De lo anterior la ANLA otorga respuesta en oficio 2019128388-2-000 de fecha 29 de agosto de 2019 en el que se plasma: *"(…) La ANI indica que no está prevista la intervención directa de las rondas hídricas de los cuerpos de agua (Humedales Guaymaral y Torca), dado que las actividades de construcción de los carriles se adelantarán al interior del separador que divide las calzadas de la Autopista Norte, mientras que las actividades de obra de espacio público de la (UF5), se realizarán entre el borde externo de cada uno de los humedales definido en el Decreto 1468 del MADS. En este sentido, en el documento se propone garantizar la conectividad hidráulica mediante la construcción de estructuras como puentes y box coulvert, como ya se mencionó en la descripción del concepto técnico 4720 del 26 de agosto de 2019.* *Ahora bien, en el caso del corredor de la Carrera Séptima, se indica que, en el costado occidental de éste, las actividades de intervención colindan con la reserva Thomas van der Hammen (declarada mediante el Acuerdo 11 de 2011 por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca - CAR), entre las calles 222 a la 235; sin embargo, dada la zonificación de las áreas que colindan con el corredor vial (recuperación y conservación), no se tiene previsto realizar intervención alguna. En referencia al costado oriental del corredor vial, la intervención colinda en toda su longitud con la Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá - RFPBOB, declarada por el INDERENA bajo la Resolución No. 30 de 1976. En consecuencia, la ANI señala que "está previsto que una de las afectaciones que generará el proyecto será la sustracción de una parte de la RFPBOB en aquellos sectores donde sea necesario para garantizar el derecho de vía (…)"* 1. Con base en lo enunciado; y teniendo en cuenta la información entregada por la ANI a la ANLA para la solicitud de pertinencia o no de DAA, solicitamos aclaración al respecto, debido a que encontramos inconsistencias en lo expresado en el comunicado ANLA y lo establecido en los documentos contractuales - especificaciones técnicas, debido a que el trazado e intervención del proyecto si contempla la injerencia directa de las rondas hídricas de los cuerpos de agua humedales Torca y Guaymaral. 2. Solicitamos a la entidad sea publicado el Concepto técnico 4720 del 26 de agosto de 2019 y los documentos que antecedieron al mismo, así como las versiones finales de los planos hidráulicos del proyecto, debido a que en el cuarto de datos se encuentran únicamente las versiones 0.	En atención a lo solicitado por el Interesado se manifiesta que: 1) Para los fines del proyecto no están previstas las intervenciones fuera de la franja de malla vial definida en el plano 14 del POT el instrumento de planificación territorial denominado Plan de Ordenamiento Zonal del Norte "Lagos de Torca", el cual, en el plano 14 "Asignación de Suelo de Cargas Generales". El citado plano está elaborado a una escala 1:10.000 y hace parte de los Anexos contenidos en el Decreto Distrital 049 de 2018 "Por medio del cual se modifica el Decreto Distrital 088 de 2017 - "Por medio del cual se establecen las normas para el ámbito de aplicación del Plan de Ordenamiento Zonal del Norte - "Ciudad Lagos de Torca" y se dictan otras disposiciones" Se adjuntan los anexos del Decreto 049 de 2018, ver folio 1886 que contiene el plano 14. 2). Se informa que en el aviso informativo No 5 publicado en SECOP y en la página web de la ANI, se señaló que se compartió en el Cuarto de Datos los documentos de soporte de la comunicación en la Carpeta Bogotá, Carpeta J, Carpeta J10 y J8.		Técnica – Ambiental

58	PAVIMENTOS COLOMBIA SAS (Julio 01 de 2021)	Según apéndice técnico 6, capitulo IX sobre las consideraciones especificas, se indica lo siguiente: *"(d) Restricciones de intervención. Para los fines de intervención de las unidades funcionales 2 y 4 el concesionario debe en el diseño garantizar un espacio público de mínimo 4.5 m para la Unidad Funcional 5, especificamente en las áreas donde la Autopista Norte colinda con los humedales de Torca y Guaymaral (Áreas que se encuentran protegidas mediante Plan de Manejo establecido por las Autoridades Ambientales competentes)* " (Negrilla y subrayado fuera de texto). Por su parte, en el Anexo Técnico 1, Capitulo II sobre la descripción del proyecto, numeral II.4 unidades funcionales del proyecto, en la Tabla 6, sobre las observaciones a las Unidades Funcionales 1, 2, 3 y 4, se indica lo siguiente: *"(…) El ancho del espacio público en el paso de los humedales de Torca y Guaymaral dependerá de su Plan de Manejo Ambiental".* Es claro de lo anterior, que se tienen dos indicaciones diferentes con respecto al espacio público en inmediaciones de ecosistemas o áreas sensibles como lo son los humedales de Torca y Guaymaral. 1. Por lo anterior, solicitamos de manera atenta, se aclare por parte de la ANI cuál de las anteriores directrices prima. 2. Del mismo modo, se requiere conocer cuál es la posición de la ANI, en caso tal de que no sea posible garantizar un ancho de espacio público de 4.5 metros por darle prioridad a la no afectación de la ronda hídrica de los humedales torca y Guaymaral. 3. En caso de que se requieran ajustar los diseños por garantizar el ancho mínimo estipulado, ¿a cargo de quien quedarán los costos adicionales de dichos ajustes?, entendiendo que estos ajustes no se derivan de decisiones atribuibles al concesionario.	Se da respuesta al interesado informando lo siguiente: 1. La entidad realizó los ajustes a que hubo lugar, consistentes en ajustar el Apéndice Ambiental con el fin de que quede en los mismos términos del Anexo Técnico 1, lo cual se ve reflejado en la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad. 2. De otra parte, en lo relacionado con la pregunta frente a la posición de la ANI en caso de no poder garantizar un ancho de espacio público de 4.5 metros, le manifestamos que prima el cumplimiento de las disposiciones de la normatividad ambiental y pronunciamiento de las autoridades ambiental. 3. Por último, en lo relacionado con su pregunta sobre quién asumirá los costos adicionales de dichos ajustes, la manifestamos que en el marco de la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental el Concesionario deberá adelantar los acercamientos ante las Autoridades Ambientales y a los instrumentos de manejo y control ambiental de los humedales, con base en los cuales debe construir el capítulo de "Zonificación de manejo ambiental del proyecto" y elaborar los diseños y ajustes correspondientes a los mismos durante las gestión ambiental correspondiente. De lo anterior se concluye que los costos están a cargo del Concesionario.	Apéndice Técnico 6 capitulo IX Anexo Técnico 1 Capitulo II	Técnica – Ambiental
59	PAVIMENTOS COLOMBIA SAS (Julio 01 de 2021)	Según contrato parte general, Capítulo I sobre definiciones, numeral 1.80, se define la Franja de utilidad pública: "(…) Es la franja de terreno del corredor vial del Proyecto que ha sido declarada de utilidad pública e interés social de conformidad con lo establecido en la resolución expedida para tal fin por parte de la ANI y señalada en la Parte Especial (…)" 1. Solicitamos a la entidad aclrar cuál es el número y la fecha de la resolución por medio de la cual se declaró de utilidad pública e interés social el área de la franja de terreno de corredor vial del proyecto, ya que la misma no se encuentra definida en la parte especial. 2. Solicitamos a la entidad aclarar en cuanto a los límites de la reserva vial del POT, debido a que en varios sectores del proyecto las intervenciones a realizar se encuentran por fuera del límite de reserva vial tanto en la Autopista Norte como en la Cra. Séptima, conforme a las revisiones realizadas por el área técnica y ambiental. 3. De igual forma, queremos conocer las implicaciones de lo enunciado en temas de trazados y diseños del proyecto y los riesgos por tal motivo. (ver imagen documento anexo)	Se atienden las observaciones del Interesado de la siguiente forma: 1. Se informa al interesado que la ANI publicó la Resolución N° 20217020012625 del 30 de julio de 2021 correspondiente a la Declaratoria de Utilidad Pública e Interés Social (DUPIS) del proyecto Accesos Norte Fase II en el Cuarto de Datos, Carpeta Otros Anexos, Carpeta B. Se aclara que la mencionada Resolución incluye la Franja de intervención del corredor vial de la Autopista Norte, la Carrera Séptima y la Perimetral de Sopó. 2. Se informa al interesado que la reserva vial está determinada por el POT 190 del 2004 del Distrito Capital y acogida en el Decreto 088 de 2017 de Ciudad Lagos de Torca, ahora bien, aunque se presenten diferencias entre la Reserva Vial del POT y los Diseños de referencia de Factibilidad, la envolvente del diseño es acogida en la Declaratoria de Utilidad Pública e Interés Social del proyecto Accesos Norte Fase II. 3. En la Estructuración Técnica del proyecto, se tuvo en cuenta las consideraciones de los diseños de trazado en la identificación del área de intervención, la cual sirve para la identificación de los predios, la identificación de los impactos ambientales, traslado de redes, los cuales, se encuentran establecidos en la franja de Utilidad pública. Estos riesgos fueron tenidos en cuenta en la valoración de las respectivas subcuentas y en las posibles contingencias.	Contrato parte general Capítulo I	Técnica
68	PAVIMENTOS COLOMBIA SAS (Julio 01 de 2021)	1. En la zona del proyecto Autopista Norte – Separador Central, hace parte del Programas de Hojas Verdes (Cámara de Comercio de Bogotá - CCB y Corporación Ambiental Empresarial (CAEM) son bonos de hojas verdes para obsequiar en ocasiones especiales para la conservación de ecosistemas y corredores biológicos a través de la siembra de árboles nativos (Parque ecológico la Poma, Parque ecológico Canoas, Autopista Norte entre la Calle 170 y el Puente de la Caro. Lo anterior puede generar riesgos ambientales para el trámite de permiso de aprovechamiento forestal que significarían retrasos en las intervenciones, por lo cual solicitamos a la entidad aclarar si dentro del proceso de estructuración del proyecto se contempló este programa ambiental. 2. Se solicita a la entidad aclarar si se cuentan con soportes de acercamientos y acuerdos establecidos con la Cámara de Comercio de Bogotá, Corporación Ambiental Empresarial (CAEM) y/o con la CAR, que denote que los árboles en el separador de la Autopista Norte que hacen parte del programa de bonos verdes podrán ser intervenidos con la ejecución del proyecto.	Se da respuesta al interesado de la siguiente manera: No se considera que los tramites de los permisos de aprovechamiento forestal puedan generar riesgos ambientales con respecto al no otorgamiento del permiso del mismo por parte de la Autoridad Ambiental Competente, se aclara que, en el plazo de preconstrucción dentro del cual se deberán obtener la licencia ambiental (la cual incluye los permisos de aprovechamiento forestal) para la construcción del proyecto tiene una duración de 18 meses, por lo cual el Concesionario en el Plan de Tramites al que hace referencia el numeral 5.3 del Apéndice Ambiental deberá identificar todo tipo de situaciones, como la que refiere en la pregunta, a fin de cumplir con los plazos estimados dentro del Contrato. De otra parte, se informa que no se tienen acercamientos con las entidades mencionadas, ya que el mencionado Convenio esta vencido desde el 15 de febrero de 2010, como se muestra en los documentos compartidos en el Cuarto de Datos Carpeta Bogota, Carpeta J, Carpeta J15. Información que se compartió desde la publicación del avisó Informativo No 5 en SECOP I y en la página web de la ANI.	Apéndice Técnico 6	Técnica – Ambiental

71	Adriana Espinosa – Garrigues (30 de junio de 2021) Audiencia de riesgos	Continuo, básicamente con el mismo tema, la ANI en la publicación de los documentos finales hizo una exposición donde hay unos cambios e introdujo una regulación que en ultimas genera bastante tranquilidad para el concesionario de Accesos Norte II, y básicamente me refiero a la Sección 5, h, 6 de la Parte Especial, cuando establece que la ANI asume la obligación de compensar la diferencia entre el valor que se deposite en la subcuenta de recaudo, frente al valor esperado en el contrato, pero frente a este tema nos surgen algunas inquietudes por lo que se establece o es el entendimiento que tenemos, podemos estar equivocados, es que eso me va a compensar la ANI es si, por ejemplo, el concesionario de Accesos I, no me transfiere el 33,82% de ese recaudo y si eso ocurre, según esta la sección referida, pues la idea es que la ANI independientemente de que haga las averiguaciones con el Concesionarios de Accesos I, la idea es que siempre me va a garantizar el 33,82% , ese es el primer entendimiento que si sería bueno que la Entidad nos indique si el entendimiento que tenemos es correcto. Nos surge una inquietud distinta y es que acá, el derecho que tiene el concesionario de Accesos Norte II es al 33,82% de un todo, pero el tema que preocupa es si ese todo deja de ser el todo que estamos estimando, es decir, si yo tengo previsto recibir el 33,8% de 100, es distinto si recibo el 33,8% de 70, de 50, incluso la variación puede ser aún menor, pero la preocupación que surge es quien le compensa al concesionario de Accesos II, una disminución importante o cualquier tipo de disminución en ese valor que finalmente reconoce, independientemente que acá el porcentaje, no estamos debatiendo el porcentaje sino el valor total que llega, ¿quién le reconoce al concesionario de Accesos II esa disminución en el recaudo?, si por ejemplo, lo que ocurre, para proponer un evento en el debate, se presenta un problema de evasión y como sabemos, en el contrato de Accesos I, la evasión es un riesgo que asume el concesionario I, entonces, si bien y sabemos que acá el concesionario I, teniendo en cuenta que esta es una iniciativa privada sin recursos, es el mas interesado a que funcione muy bien el recaudo, creo que el año pasado y este nos probaron que nada lo podemos prever, que todo puede llegar a suceder. ¿Qué pasa si hay un tema de evasión que hace que se vuelva inmanejable el tema en la concesión de Accesos I, cuando este es un riesgo del concesionario I, pero que me está afectando dramáticamente a mí en el contrato de Accesos II, o, por ejemplo, se presenta algún inconveniente en el manejo de las vías y hay que subir las talanqueras y eso genera una disminución en el recaudo, quien le compensa eso a Accesos II? U otro tema un poco más dramático, el concesionario de Accesos I empieza a presentar problemas y vuelvo y digo, estamos hablando en un escenario de catástrofe, que esperamos nunca ocurra, pero empieza a presentar problemas y empiezan a haber incumplimientos. Si bien sabemos y la ANI lo ha puesto de presente que la ANI va a utilizar todos los mecanismos con los que cuenta, para conminar, para efectuar las deducciones, descuentos o cualquier otra cosa que haya y que este en su poder, pero la pregunta es, en ultimas, ¿quién compensa esa diferencia grande o no en el recaudo para Accesos Norte II? ¿eso esta indistintamente considerado en el soporte de ingresos? Es decir, ¿el soporte de ingresos le va a compensar al concesionario, incluso los incumplimientos de Accesos I o riesgos que asume Accesos I y que impactan el valor que se recauda y que va a impactar el porcentaje que se traslada a Accesos II? Esa sería la otra pregunta que tenemos para plantear a la ANI y esperando tener un poco de luz sobre el particular, teniendo en cuenta, refiero, que esta estructura es un poco exótica y entre mas la conversemos y mas la entendamos, creo que vamos a poder disipar algunas dudas sobre los riesgos propios del proyecto. Estas son las inquietudes fundamentales que queríamos plantear el día de hoy y agracemos mucho el espacio para poder compartirlas, sin perjuicio que seguiremos utilizando el conducto regular dispuesto para el efecto.	Frente a su primera inquietud se aclara al interesado que la ANI efectivamente garantiza los traslados de las sumas a las que tenga derecho de acuerdo con el contrato, correspondientes al recaudo efectivamente obtenido por parte del Concesionario Recaudador independientemente de su valor efectivo, según se establece en la Sección 5.6(h)(1) de la Parte Especial de la minuta de contrato. Es preciso aclarar al interesado que el Contrato de Accesos Norte I cuenta con su respectiva interventoría y en el caso de menores valores consignados no justificados por el Concesionario Recaudador, éste deberá responder por los valores respectivos a la ANI, y la ANI a su vez, cuando se retornen dichos valores, al Concesionario de Accesos Norte II. Lo mismo ocurre con la evasión, puesto que es un riesgo que está asignado al Concesionario Recaudador. Frente a la inquietud del interesado respecto a qué pasa si se disminuye el valor global del recaudo por efecto del tráfico se aclara que esta situación está contemplada en el riesgo comercial el cual tiene una asignación compartida de acuerdo con el contrato, por lo cual la ANI asume la variación de ingresos hasta el valor del soporte de ingresos y el restante es asumido por el Concesionario. Ahora bien, frente a las situaciones que de acuerdo con el Contrato de Accesos Norte II correspondan a un riesgo de menor recaudo a cargo de la ANI, es deber del Concesionario que resulte adjudicatario agotar los procedimientos y pasos establecidos en las secciones 3.3(g) y (h) del Contrato Parte General para formular reclamaciones a la ANI , teniendo en cuenta las claridades suministradas para estas mismas cláusulas en la Tabla de Referencias del Contrato Parte Especial, respecto del hecho de que Accesos Norte II no tendrá a cargo la actividad del recaudo del Peaje. Asimismo, en caso de presentarse situaciones extremas, inmanejables o de tipo catastrófico, como lo indica el observante, se podrá acudir al procedimiento establecido en el contrato para determinar si se configura un evento eximente de responsabilidad. Ahora bien, con respecto al soporte de ingresos que se especifica en la minuta del contrato, el mismo corresponde a la porción del riesgo de variación de ingresos que asume la ANI en el Contrato de Accesos Norte II, dicho soporte será aplicado de acuerdo con las condiciones establecidas en la minuta de contrato publicada y se estimó previendo situaciones que de manera general puedan afectar el recaudo, para el pago de las obligaciones de deuda a cargo del concesionario, en cuyos casos se estima un valor parcial de ingresos con el que la ANI puede soportar al concesionario durante un periodo específico en la Etapa de Operación y Mantenimiento, de acuerdo con lo establecido en la minuta de contrato. Sin embargo, es preciso aclarar al observante que el soporte de ingresos está diseñado para suministrar al Concesionario una cobertura parcial únicamente frente a una disminución en el tráfico y por lo tanto no es procedente su entendimiento.		Financiera
75	Ximena Zuleta, Dentons Cárdenas & Cárdenas (30 de junio de 2021) Audiencia de riesgos	Teníamos una observación sobre el tema de las tarifas y el incremento tarifario, aquí todos sabemos que el tema del incremento tarifario pues es fundamental para la viabilidad del proyecto, ya vimos en el cuarto de datos la resolución de incremento tarifario que es de junio 17, es decir ya la ANI, solicito al Ministerio de Transporte la resolución para el incremento de tarifas y la resolución pues es muy reciente y ahí esta publicada en el cuarto de datos, lo que no nos queda claro y en eso quisiéramos la mayor claridad es, la ANI, tenía a su cargo esa Gestión, de gestionar esa resolución ante la ANI y en las respuesta que dio la Entidad, la Entidad menciona que el concesionario tiene una carga de socialización, digamos para contribuir a hacer viable este incremento de tarifas, pero lo que no nos queda claro y en eso si quisiéramos rogarle la mayor claridad y es, ya teniendo la resolución del Ministerio de Transporte, cuál será el hecho objetivo preciso que permitirá que se implemente el incremento de tarifas o que por el contrario impedirá que se implemente el incremento de tarifas, que de verdad que rogamos la mayor claridad, yo creo que para los interesados, evaluar los riesgos de este proyecto y su viabilidad, esto es muy importante, y lo otro es, al final quien toma la decisión de ese incremento, ya está la resolución y ya sabemos que hay unas obligaciones de socialización a cargo del concesionario, pero al final ¿quién toma esa decisión? y sobre eso quisiéramos por favor la mayor claridad posible. El según punto en el que queremos insistir, nosotros ya formulamos una observación y ya la ANI nos la respondió y es, la importancia para el concesionario de Accesos Norte II, de tener información lo más precisa y lo más en tiempo real posible del recaudo, cualquier concesionario tiene información en tiempo real de lo que está recaudando, aquí como hay un concesionario recaudador que corresponde a otro proyecto, pues para el concesionario de Accesos Norte II, es muy importante saber que se está recaudando, y ojala fuera casi que en tiempo real, entonces nosotros formulamos una observación en ese sentido, y la ANI lo que nos respondió es, pues el concesionario de Accesos Norte I, tiene de acuerdo a su contrato unas obligaciones de entregar información, se las entrega a la ANI y la ANI a su vez se la entregará al concesionario de Accesos Norte II, cuando el Concesionario de Accesos Norte II lo solicite, nosotros quisiéramos insistir en que desde ya se estableciera algo más preciso, que el concesionario de accesos norte II, tuviera un derecho a estar recibiendo de la ANI, esa información pues en el tiempo que se considere pertinente, ojala digamos lo más en tiempo real posible, de golpe día a día es difícil, pero sí que haya, que no le toque al concesionario de Accesos Norte II estarla pidiendo, o esperar a que le llegue su parte del 33.82% , si no que desde ahora, desde el contrato, se establezca su derecho a recibir la información de recaudo en determinados lapsos y que sea de parte de la ANI, eso nos parece que es un tema importante. En el tema de la eliminación del protocolo y de su cambio por la guía, nosotros tampoco encontramos la guía en el cuarto de datos y nos parece que es fundamental que la publiquen pronto para saber cuáles son ahí las pautas, ahí pues hay algunas inquietudes porque a nosotros nos parece que ya firmado el contrato de concesión pues de golpe para el concesionario de Accesos Norte I, su reactivación para firmar este protocolo de golpe no es la misma que la de Accesos Norte II, entonces yo creo que eso hay que tenerlo en cuenta y que de golpe se puedan adoptar algunas medidas o algunas pautas, digamos para que el concesionario de Accesos Norte II, tenga la certeza de que ese protocolo se va a firmar, que se va a firmar en tiempo, también tener claridad si la ANI lo va a firmar, si va a ser parte, si no va a ser parte, nos parece que eso es pertinente, también nos parece pertinente incluir un mecanismo de solución de controversias, porque a través de sus respuestas la ANI dice, pues que las controversias se resolverán de acuerdo a los mecanismos de solución de controversias que hay en cada contrato, pero es que aquí vamos a tener un protocolo firmado por los dos concesionarios que no tienen relación contractual entre ellos, aparte de este protocolo que van a firmar, entonces nos parece que ese punto también es importante, bueno yo creo que esos son los puntos principales que tenemos, ojala nos pudieran contestar algo ahora, o sino pues agradecemos su respuesta más adelante.	1) Se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la Entidad, se realizaron modificaciones en las Secciones 4.2 y 4.6 de la Parte Especial del Contrato, fueron ajustadas, por lo que se sugiere revisar la nueva regulación para una mejor comprensión del proyecto, en lo que respecta a los incrementos tarifarios. De lo anterior, se aclara que, en caso de no darse el primer incremento tarifario en la fecha prevista, el Concesionario podrá proponer diferentes alternativas para lograr dicho incremento de manera gradual durante la Etapa Preoperativa y esta condición no producirá una modificación en el alcance del proyecto. Finalmente se aclara al interesado que las fechas estimadas para la realización de los incrementos se encuentran previstas en el contrato, en tal sentido, el Concesionario, en conjunto con la Interventoría y la Entidad deberán realizar los análisis respectivos y realizar las gestiones correspondientes previos a la aplicación del incremento previsto. 2) Se informa al interesado que la entidad con el fin de atender los comentarios realizados, mediante la Adenda No. 5 publicada en el SECOP I y en la página web de la Entidad, realizó modificaciones y precisiones adicionales dentro de la minuta del contrato, por lo cual ya no presentará el documento adicional denominado "protocolo". El procedimiento que deben adelantar los posibles interesados en adquirir el beneficio, será establecido por la Entidad de acuerdo con la Adenda No 6, en el Contrato Parte Especial, Sección 5.2, en la Tabla de las Tarifas Diferenciales del Proyecto se incluyó la siguiente Nota "La fijación de los requisitos para acreditar la calidad de beneficiario, el procedimiento para acceder al beneficio, los mecanismos de otorgamiento, reemplazo y control, y las causales de pérdida del beneficio de las tarifas especiales diferenciales previstas en esta sección corresponderá a la Agencia Nacional de Infraestructura", para lo cual, mediante el aviso informativo No 8 publicado en el SECOP I y en la página web de la Entidad, se informó el procedimiento para implementar las tarifas diferenciales, ubicado en el cuarto de datos, carpeta Otros Documentos, Carpeta E, Archivo E1. Ahora bien, teniendo en cuenta que la información del tráfico proveniente de los peajes es entregada a la ANI por el Concesionario y conciliada por la interventoría de Accesos Norte a la ciudad de Bogotá y a su vez la ANI entregará un usuario y contraseña que le permitan al Concesionario de Accesos Norte Fase II acceder al sistema SICC del contrato No. 001 de 2017, de acuerdo con lo indicado en la sección 4.3 (o) de la tabla de referencias a la parta general, según la versión de contrato que se publicó con la Adenda No. 5, esta entidad considera que no es necesario tener otro método de conteo para validación de tráfico. 3)De igual manera, se aclara al observante que frente al menor recaudo, aunque el Concesionario que resulte adjudicatario no tenga a su cargo las actividades del recaudo, el contrato le permitirá agotar los procedimientos y pasos establecidos en las secciones 3.3(g) y (h) del Contrato Parte General, teniendo en cuenta las claridades suministradas para estas mismas cláusulas en la Tabla de Referencias del Contrato Parte Especial, respecto de la condición particular del recaudo del peaje. En este sentido, ambos Concesionarios conservan el derecho a reclamar la compensación de menor recaudo, en la proporción que le corresponda, en caso de presentarse cualquiera de dichos eventos y de ser pertinente, así como de implementar los mecanismos establecidos en el Contrato para su medición.		Técnica – Jurídica- Financiera

76	Leonardo Díaz - Vinci construction (30 de junio de 2021) Audiencia de riesgos	Respecto al tema de los riesgos en el numeral 10 que se habla del Riesgo de Diseño, nos habla de los sobrecostos de los cambios en diseños por decisiones de la ANI o como consecuencia del trámite ambiental por razones no imputables al concesionario, en ese sentido nos gustaría que tuvieran en cuenta que dentro del alcance del nuevo Apéndice Técnico 1 se hizo un ajuste a diseño de la figura de la intersección Auto Norte con avenida el Polo o sea unidad funcional 5, donde se incluyen unos ramales que inicialmente no estaban y pues estos ramales no están dentro de los cálculos, ni de las cantidades ni los precios, hay unos pontones que hay que pasar del canal que va hacia los humedales, entonces hay que ver que al ampliar ese alcance debería verse reflejado también en el presupuesto. Estamos de acuerdo con el comentario que hace Camilo Forero, nosotros estamos dentro del principio de planeación y estamos dentro del análisis de la modificación No. 5, No. 6, donde nos decían que el plazo para la entrega de la oferta estaba en el mes de noviembre, solicitamos sea mantenida esa fecha para poder continuar con nuestro proceso de análisis, planeación y ejecución y poder presentar una oferta competitiva y responsable con los plazos que inicialmente se habían planteado.	Se informa al interesado que su apreciación no es correcta y la ANI entre la publicación de los prepliegos y los pliegos de Condiciones Definitivos no actualizó o modificó en el Apéndice Técnico 1 el Alcance del Intercambiador vial de la Avenida el Polo, y los cuatro retornos tipo orejas y los cuatro enlaces o ramales entre la Autopista Norte y la Av. El Polo siempre han estado contemplados. Sin perjuicio de lo anterior, se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, el alcance del proyecto fue modificado para lo que se sugiere la revisión del Apéndice Técnico 1, del cual se resalta la no construcción del intercambiador el Polo, para el cual, el futuro Concesionario sólo deberá elaborar los estudios y diseños a Fase III. Adicionalmente, se informa al interesado que la Entidad amplió el cronograma de la Licitación Pública hasta el plazo máximo legal a través de la Adenda N°4, la cual se encuentra publicada en el SECOP y en su página web y finalmente mediante la resolución 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021 por la cual se reanudo el proceso se actualizó el cronograma con las nuevas fechas vigentes.		Técnica
77	Camilo Zamora Riaño- Strabag S.A.S (30 de junio de 2021) Audiencia de riesgos	Reiterar un tema que mencionada Ximena Zuleta y es básicamente la certeza que debería existir en cuanto al incremento de tarifas, en una de las respuestas de la ANI, particularmente la respuesta 124 a las observaciones al proyecto de pliego de condiciones, la ANI dijo que el incremento de tarifas estaba sujeto a dos condiciones: básicamente la expedición de la resolución por parte del Ministerio de Transporte que ya es un hecho superado en la medida que ya se expidió y en segunda medida la efectiva socialización del ese incremento, precisamente la ANI ha dicho que ya ha hecho la socialización de manera exhaustiva y en esa medida nos cuesta entender por qué se mantiene el grado de incertidumbre frente al incremento de las tarifas cuando consideramos que de cierta forma se han dado las circunstancias para que el incremento sea cierto y efectivo, le preguntamos a la ANI a considerar si es que el hecho el incremento de tarifas qué sucede con el contrato de concesión si esas tarifas incrementadas pueden ser efectivamente cobradas, lo cierto es que nosotros como interesados en esa licitación y sobre todo la certeza que necesitan los financiadores para este tipo de proyectos, mantenernos en incertidumbre frente al incremento de tarifas, no tener claro de quien depende la decisión final o qué es lo que activa efectivamente ese incremento genera grado de incertidumbre absoluta, invitamos a la ANI sea más certera en cuanto a que el incremento de tarifas sea efectivo. Reiterar fundamental la existencia del protocolo con el concesionario de Accesos Norte I, consideramos que al ser el recaudo la base principal de ese proyecto, el concesionario de Accesos Norte II debe tener la información en tiempo real y no puede ser que el concesionario de Accesos Norte II tenga que enviar comunicaciones diarias, según la periodicidad que corresponda para tener acceso de la información por parte de la ANI, y también tenas complejos por ejemplo la obligación del concesionario de Acceso Norte II de manejar todo esto de las tarifas especiales a tarifas diferenciales, finalmente el concesionario de Accesos Norte i es el que hace el cobro de esas tarifas, entonces nosotros consideramos que debe haber un protocolo y no tener que el concesionario de Accesos Norte II estar presentando reclamaciones, comunicaciones a Accesos Norte I para que cumplan las obligaciones.	En primer lugar, se informa al interesado que la entidad con el fin de atender los comentarios realizados, mediante la Adenda No 5 publica en el SECOP I y en la página web de la entidad, realizó modificaciones y precisiones adicionales dentro de la minuta del contrato, por lo cual ya no presentará el documento adicional denominado "protocolo". Ahora bien, teniendo en cuenta que la información del tráfico proveniente de los peajes es entregada a la ANI por el Concesionario y concillada por la interventoría de Accesos Norte y a su vez la ANI entregará un usuario y contraseña que le permitan al Concesionario de Accesos Norte Fase II acceder al sistema SICC del contrato No. 001 de 2017, de acuerdo con lo indicado en la sección 4.3 (o) de la tabla de referencias a la parta general, según la versión de contrato que se publicó con la Adenda No. 5, esta entidad considera que no es necesario tener comunicaciones periódicas con el proyecto de Accenorte I. Se aclara que las tarifas diferenciales otorgadas mediante el proyecto Accesos Norte Fase II, la información requerida y la base de datos de los beneficiarios debe ser administrada por el Futuro Concesionario. Adicionalmente, para atender la observación sobre el panorama relacionado con el incremento de tarifas se informa al interesado que mediante Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la Entidad, se ajustó el Contrato de Concesión Parte Especial, Sección 4.6 en el sentido de definir los términos de la realización del primer incremento tarifario para lo cual, se sugiere al interesado realizar la revisión integral del documento modificado para estar al tanto de los ajustes a las regulaciones. Finalmente, el procedimiento que deben adelantar los posibles interesados en adquirir el beneficio, será establecido por la Entidad de acuerdo con la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y la página web de la entidad, en el Contrato Parte Especial, Sección 5.2, en la Tabla de las Tarifas Diferenciales del Proyecto se incluyo la siguiente Nota "La fijación de los requisitos para acreditar la calidad de beneficiario, el procedimiento para acceder al beneficio, los mecanismos de otorgamiento, reemplazo y control, y las causales de pérdida del beneficio de las tarifas especiales diferenciales previstas en esta sección corresponderá a la Agencia Nacional de Infraestructura", para lo cual, mediante el aviso informativo No 8, igualmente publicado en el SECOP I y en la página web de la entidad, se informó el procedimiento para implementar las tarifas diferenciales, ubicado en el cuarto de datos, carpeta Otros Documentos, Carpeta C, Archivo C1.		Técnica
89	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	Se solicita aclarar mediante cuál documento se autorizó que la franja de exclusión de la variante Sopo sea de 30 metros, ya que por ser ésta última una vía de primer orden con una velocidad de 80 Kms por hora su franja de exclusión debería ser de 60 metros según lo previsto en la Ley 1228 de 2018.	En primer lugar, se informa al interesado que, mediante la Adenda 6 publicada en SECOP I y en la página web de la Entidad, se ajustó el Apéndice Técnico 1, Tabla 8, en el sentido de modificar las especificaciones técnicas de la perimetral de Sopó, la cual cambió de vía primaria a vía secundaria. En ese sentido, la velocidad de diseño de la vía cambia a 60km/h. Asimismo, se informa al interesado que en el Apéndice Técnico 1 tabla 8 se establecen las características geométricas y técnicas para cada Unidad funcional, en donde también está incluido el "ancho mínimo de vía", para el caso de la Perimetral de Sopo (UF7) está dispuesto 30 m. De acuerdo con lo establecido en el Decreto 2976 de 2010 (Reglamentario de la Ley 1228 de 2008), Artículo 6, "(…) realizarán la adquisición únicamente de las zonas de terreno que se requieran de conformidad con los estudios, diseños y/o necesidades técnicas para adelantar la ejecución de las obras públicas, garantizando condiciones de seguridad y operación de la vía." Por lo anterior y de acuerdo con la recomendación y definición técnica se consideró que los 30 m son suficientes para garantizar una adecuada conexión con la con la vía bidireccional Sopó - La Calera, dado que la integración de la Perimetral con la vía de la concesión Perimetral del Oriente (tramo Sopó - La Calera) está actualmente en una sola calzada.	Cuarto de datos	Técnica
102	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	De acuerdo con el volumen de gestión predial contenido en el archivo L32 página 24, se tiene que, la totalidad de predios a ser intervenidos son ciento noventa y siete (197), los cuales se encuentran distribuidos en los dos (2) corredores así: (i) 37,56% de los predios corresponden a la carrera séptima y; (ii) 62,44% a la autopista norte. De acuerdo con lo anterior, se solicita por favor aclarar cuántos predios debe adquirir el futuro Concesionario en cada uno de los corredores mencionados y cuántos predios serán entregados por el Fideicomiso Lagos de Torca. Lo anterior, dado que en el mismo informe se establece que para el corredor de la autopista Norte se tienen noventa y uno (91) predios afectados y para el corredor de la carrera séptima se tienen setenta y cuatro (74) predios afectados, lo que suma un total de ciento sesenta y cinco (165) predios que difieren de la conclusión prevista en el mismo documento en cuanto a que la totalidad de predios afectados son ciento noventa y siete (197).	Se informa al interesado, que inicialmente el informe de Gestión Predial de Referencia compartido en el Cuarto de Datos en la Carpeta de Bogotá, los corredores de la Autopista Norte entre el K0+000 al K5+830 y la Carrera Séptima entre el K0+000 al K5+930, se debe tener en cuenta que no hace parte del Alcance en la Carrera Séptima el sector entre el K0+000 al K2+000. Los predios para adquirir por parte del futuro Concesionario se pueden confrontar revisando de manera integral la Sábana Predial, las Fichas prediales, las tiras prediales y las abscisas de inicio y fin de los corredores viales, se debe excluir los predios en el corredor de la Carrera Séptima entre el K0+000 al K2+000. Finalmente se establece que, la totalidad de los predios afectados son 197, de los cuales 91 estan identificados en la Autopista Norte, 38 predios hacen parte de Lagos de Torca, los restantes están en la carrera 7.	Cuarto de Datos, Volumen Predial (L32)	Técnica – Predial
104	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	Se solicita por favor aclarar, cuáles son las áreas de terreno que deberá adquirir el futuro Concesionario y cuáles áreas debe entregar el Fideicomiso Lagos de Torca para los corredores viales de la Autopista Norte y la carrera séptima, lo anteior, dado que las áreas de terreno identificadas en el volumen predial, página 27, en lo concerniente a la autopista norte, no suman el total previsto en otros apartes del aludido documento.	La información de los predios a entregar por el Distrito (Fideicomiso Ciudad Lagos de Torca) se encuentran relacionados en el Apéndice Técnico 7, numeral 8.8 e identificados en el esquema del Anexo 7 del mismo Apéndice. Se debe tener en cuenta que el Informe Predial incluye los predios en la Carrera Séptima entre el K0+000 al K2+000, sector que no hace parte del alcance del proyecto. Para confrontar la información de los cuadros resúmenes de la página 27 del informe, se debe revisar de manera integral la Sabana Predial, las Fichas prediales, las tiras prediales y las abscisas de inicio y fin de los corredores viales, para cual se debe excluir los predios en el corredor de la Carrera Séptima entre el K0+000 al K2+000. Finalmente, se informa que será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	Cuarto de Datos, Volumen Predial (L32)	Técnica
113	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	Se solicita comedidamente a la Agencia publicar en el cuarto de datos la siguiente información: (i) Estudio de zonas homogéneas físicas y geoeconómicas y del valor comercial por unidad o superficie investigada, realizado por la inmobiliaria Bustamante Vasquez; (ii) Anexo de noventa y un (91) avalúos comerciales para la Autopista Norte; (iii) Cincuenta y tres (53) Avaluos Comerciales realizados por la inmobiliaria Bustamante Vasquez para el corredor de la Perimetral de Sopó; (iv) Shape de áreas remanentes, y; (v) Valores de los diferentes componentes para la gestión predial en su enajenación voluntaria y expropiación judicial.	Se aclara al interesado que no es procedente la entrega de información financiera en atención a lo establecido en la ley 1508 de 2012 art 11, por lo cual el interesado deberá analizar y valorar este aspecto con la información predial base que se encuentra cargada en el cuarto de datos. Adicionalmente se aclara que los valores por adquisición y gestión predial se encuentra en valores globales en el informe predial correspondiente. Se sugiere realizar los análisis de estos valores por parte del interesado.	Cuarto de Datos	Técnica – Predial
128	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	Los puentes Tres Esquinas y Padre Jesús ubicados en la Perimetral de Sopó tienen grandes terraplenes aparentemente en zonas planas y se generan grandes secciones hidráulicas. Por ello, se solicita a la Agencia informar la razón por la cual estas estructuras se elevan tanto, y si se puede modificar la longitud de estos y el nivel de terraplenes.	Se informa al interesado que, en los Estudios y Diseños de referencia, se adoptaron las condiciones técnicas establecidas para el Puente Padre Jesús y la Intersección de Tres Esquinas y será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta. Adicionalmente se aclara que para la Intersección de Tres Esquinas la altura se debe a la cota que debe cumplir la proyectada intersección para que se cumpla el gálibo normativo en la vía Sopó – La Calera. Con respecto al Puente sobre la quebrada Padre Jesús, se debe tener en cuenta que esta es afluente del Río Teusacá y esta es afluente del Río Bogotá, en las inundaciones que ocurrieron en el año 2011 los tres afluentes mencionados se represaron generando inundaciones en las inmediaciones de la ubicación proyectada del Puente, por lo cual en referencia a ese evento se soportó la cota que tienen el Puente de la quebrada Padre Jesús en los estudios de referencia.	Cuarto de Datos	Técnica

135	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	Por favor aclarar por qué se indica en la página 23 del volumen predial de gestión predial que se afectan setenta y cuatro (74) predios en el corredor de la carrera séptima y en la página 26 se señala que se afectan sesenta y nueve (69) predios que deberán ser adquiridos en su totalidad por el futuro Concesionario.	Se informa al interesado que, debido al ajuste en el proyecto inicial en donde no se incluye en el alcance del proyecto en el corredor de la Carrera Séptima el sector del KD+000 al K2+000, la cantidad de predios del corredor cambio y esto no fue objeto de ajuste en el informe de Gestión Predial de los Estudios y Diseños de referencia. Para confrontar la información de los cuadros resúmenes de las páginas 23 y 26 del informe, se debe revisar de manera integral la Sabana Predial, las Fichas prediales, las tiras prediales y las abscisas de inicio y fin de los corredores viales, para lo cual, se debe excluir los predios en el corredor de la Carrera Séptima entre el KD+000 al K2+000. Finalmente se aclara que también se debe tener en cuenta que presenta algunos predios con subindices, como por ejemplo el predio 67, 67 A, 67 B, 67C y 67 D, se relaciona de esa manera solo cuando se hace referencia a áreas independientes a intervenir, no a predios afectados.	Cuarto de Datos, Volumen Predial (L32)	Técnica – Predial
138	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	La Sección 1.11 define el Acuerdo de Garantía y señala al respecto que es el documento para garantizar los Giros de Equity suscrito por los integrantes del oferente adjudicatario dentro del proceso de selección. Solicitamos aclarar que no se trata de miembros del Concesionario, sino solamente de aquellas sociedades que participaron en el proceso de selección y que acreditaron el Requisito Habilitante de Capacidad Financiera.	Se informa al interesado que no es procedente su observación. En primer lugar es necesario precisar que de conformidad con la Sección 1.11 del Contrato Parte General, la definición de Acuerdo de Garantía señala de manera expresa que: "Es el contrato atípico que suscribieron y entregaron el (los) integrante (s) del oferente adjudicatario dentro del Proceso de Selección y que tiene como objeto garantizar la realización de los Giros de Equity establecidos en el presente Contrato". (Subraya fuera de texto) De igual manera, el numeral 4.1.8 del Pliego de Condiciones Definitivo señala que: "El Acuerdo de Garantía (ANEXO 3) deberá ser presentado por el Oferente, o el Integrante del Oferente en caso de Estructura Plural, como parte de su Oferta, en los términos señalados en dicho Anexo, cuando se acredite la Experiencia en Inversión y/o Capacidad Financiera a través de Matriz, sociedad controlada o sociedad controlada por la Matriz del Oferente o Integrante del Oferente, de acuerdo con el Pliego de Condiciones". (Subraya fuera de texto) Como puede observarse, el Acuerdo de Garantía debe ser presentado por el Oferente o Integrante del Oferente que pretenda acreditar Experiencia en Inversión o Capacidad Financiera a través de terceros en los términos y condiciones señalados en el Pliego de Condiciones y el Anexo 3. Así mismo, se aclara al interesado que el Deudor Garantizado por el Acuerdo de Garantía es el SPV que se constituya de acuerdo con lo previsto en el Pliego de Condiciones, a cuya conformación concurrirán los miembros del Oferente. De acuerdo con lo anterior, no procede realizar ninguna aclaración considerando que la definición establecida en la Sección 1.11 del Contrato Parte General es clara en referirse a los integrantes del Oferente y no miembros del Concesionario.	Contrato de Concesión, Parte General, Sección 1.11	Jurídica – Financiera
141	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	Respecto de la definición de Elusión, solicitamos indicar que es "hasta la fecha de suscripción del Contrato" y no solo "hasta el cierre del Proceso de Selección del Proyecto".	Se informa al interesado que no se acepta su solicitud debido a que para la fecha del cierre del Proceso, el interesado ha culminado el proceso de análisis de la información para la presentación de su oferta, teniendo en cuenta que el periodo entre el cierre del proceso y la suscripción del contrato no supone cambios en los análisis que realizó el futuro Concesionario para la presentación de su oferta con respecto a los proyectos de nuevas vías públicas.	Contrato de Concesión, Parte General, Sección 1.57.	Técnica
143	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	Solicitamos incluir la siguiente regulación: "En ningún caso el estado de entrega de la infraestructura alterará el alcance y contenido de las obligaciones asumidas por el Concesionario en el marco del Contrato, en relación con la infraestructura entregada; por lo tanto, el Concesionario no asume obligaciones distintas respecto a dicha infraestructura de aquellas indicadas expresamente en el Contrato y sus Apéndices Técnicos". Consideramos que lo anterior no es contrario al alcance de obligación del Concesionario de recibir la infraestructura en el estado en que se encuentre, toda vez que como bien sabe la Agencia, el recibo de la misma no puede llevar a la asunción del Concesionario de obligaciones adicionales, en exceso de lo pactado contractualmente. De igual forma, no es dable, de acuerdo con la Ley y la jurisprudencia, la asunción absoluta e ilimitada de los riesgos derivados del estado de la Infraestructura.	Se le informa al interesado que tal y como se establece en el capítulo 13 de la minuta del Contrato Parte General, las condiciones de entrega de infraestructura son un riesgo que asumirá el futuro concesionario, dentro del alcance de las obligaciones definidas en el Contrato de Concesión, por lo que todos los posibles interesados son responsables de realizar la debida diligencia, en cuanto al estado de la infraestructura que deberán recibir y tenerla en cuenta dentro del valor de la oferta económica presentada. De todas formas, se aclara que en el Cuarto de Datos se encuentra la información más reciente con la que cuenta la Entidad y le corresponderá al interesado realizar la debida diligencia del actual estado de la infraestructura y su deterioro, es decir, de la condición en que recibirá la infraestructura. Por lo anterior no se acepta su solicitud, teniendo en cuenta que las condiciones de la entrega de infraestructura son un riesgo asumido por el Concesionario.	Contrato de Concesión, Parte General, Sección 1.58.	Jurídica – Técnica
144	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	Solicitamos aclarar qué se entiende por "más del ciento cincuenta por ciento adicional". Esto es, si se toma tal plazo total de la Ley Aplicable y se le adiciona un ciento cincuenta por ciento, o, si se toma el plazo total previsto en la Ley Aplicable para el agotamiento del trámite, y se adiciona un cincuenta por ciento. Si es lo segundo, solicitamos modificar, para efectos de que se entienda que se configura la fuerza mayor cuando transcurre el ciento por ciento de la Ley Aplicable, adicionado en un cincuenta por ciento. De igual forma, solicitamos establecer un término objetivo y cierto para los distintos trámites ante las Autoridades Estatales, pues, como bien sabe la ANI, la Ley Aplicable no establece un término (menos aún un término máximo) para todos los trámites. Consideramos que en vista de las lecciones aprendidas y las diversas controversias que han dificultado la ejecución de varios proyectos, este es el momento oportuno para zanjar esta imprecisión, a efectos de propender por la correcta ejecución del proyecto y, adicionalmente evitar futuros litigios y considerables indemnizaciones.	Se informa al interesado que el término fijado en la minuta del contrato para que opere la fuerza mayor ha correspondido al análisis y experiencia que la entidad tiene con respecto a estas situaciones y en tal sentido, estima que es el adecuado para que opere esta condición permitiendo que dentro del mismo puedan llevarse a cabo las gestiones necesarias que solo permitan que esta situación extraordinaria se consolide solo tras el agotamiento y la debida diligencia que se lleve a cabo por las partes contratantes en lo que atañe a sus competencias. En ese sentido, el 150% aplicará de la siguiente manera, una vez transcurrido el tiempo máximo establecido por la Ley Aplicable dentro de los trámites ante las Autoridades Estatales para el cumplimiento del objeto del Contrato contado a partir de la radicación del trámite y adicionalmente, si transcurre el ciento cincuenta por ciento (150%) adicional a dicho plazo, se configurará la Fuerza Mayor.	Contrato de Concesión, Parte General, Sección 1.81.	Jurídica – Estructuración

146	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	En relación con la definición de Inventario de Activos de la Concesión, esta señala: "Corresponde al inventario de los activos del Proyecto e incluye una descripción del estado de tales activos al momento de la Entrega de la Infraestructura. En ningún caso el contenido de este Inventario o las descripciones que en el mismo se hagan –ni sus actualizaciones– implicarán responsabilidad alguna de la ANI, ni implicarán algún tipo de limitación de la responsabilidad y riesgo a cargo del Concesionario de ejecutar las Intervenciones, así como mantener y operar el Proyecto, cumpliendo con todas las obligaciones de resultado que en este Contrato se establecen. El Inventario de Activos de la Concesión deberá ser elaborado por el Concesionario y será objeto de actualización de conformidad con lo establecido en el presente Contrato". Solicitamos aclarar que el Concesionario no asume obligaciones distintas respecto a dicha infraestructura de aquellas indicadas expresamente en el Contrato. Lo anterior no es contrario al alcance de obligación del Concesionario de recibir la infraestructura en el estado en que se encuentre, toda vez que como bien sabe la Agencia, el recibo de la misma no puede llevar a la asunción del Concesionario de obligaciones adicionales, en exceso de lo pactado contractualmente. De igual forma, no es dable, de acuerdo con la Ley y la jurisprudencia, la asunción absoluta e ilimitada de los riesgos derivados del estado de la Infraestructura. Igualmente, no se identifica en el contrato regulación similar (es decir, con el deber de elaborar un Inventario de Activos) para la Infraestructura relacionada en la Sección 3.6. (f).	La definición de Inventario de Activos de la Concesión, que trae el Contrato Parte General hace mención a la responsabilidad y riesgo a cargo del Concesionario relacionada con el cumplimiento de todas las obligaciones de resultado que precisamente se establecen en el mismo Contrato, por lo cual no se hace necesario precisar que son las obligaciones indicadas expresamente en el Contrato. Lo anterior, guarda concordancia con el desarrollo de la regulación de asignación de riesgos del Contrato que se encuentra en el Capítulo XIII de la Parte General. En lo que respecta a su referencia a la Sección 3.6(f), se aclara que lo relacionado con la Entrega de la Infraestructura e Inventario de Activos, se encuentra en la Sección 4.5 de la Parte Especial del Contrato, en la cual se definen las condiciones específicas de la Entrega de la Infraestructura y no elimina la obligación de elaborar el Inventario de Activos de la Concesión.	Contrato de Concesión, Parte General, Sección 1.100.	Jurídica – Técnica
158	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	Por favor modificar la regla, en el sentido de que sí se reconozcan dichos intereses. Esto teniendo en cuenta la finalidad de que se reconozca la conmutatividad que debe prevalecer en el Contrato, considerando que el Concesionario sí asume la obligación de reconocerle intereses a la ANI.	En primer lugar es preciso indicar que la sección 3.14(f) de la Parte General del Contrato regula únicamente la situación en la que "el Concesionario fondea en exceso los montos previstos en la Parte Especial", situación que ocurriría por su mera voluntad y no constituye una obligación dentro del marco del contrato para ninguna de las Partes (salvo lo dispuesto en caso de insuficiencia de cada subcuenta en las secciones relacionadas con cada riesgo, frente a lo cual ya existen regulaciones específcas en cada una). En este sentido no se acoge su interpretación que daría lugar a la obligación de reconocer intereses sobre los montos fondeados en exceso por parte del Concesionario, pues se estaría generando un incentivo inadecuado que podría derivar en aportes injustificados a las subcuentas únicamente con el ánimo de obtener un rédito financiero, apartándose del objeto contractual. Por lo anterior, se informa al interesado que no se acepta su observación, la ANI considera que la regla establecida en la Sección 3.14. es razonable de acuerdo con el evento que pretende regularse. Si el Concesionario fondea en exceso los montos establecidos en la Parte Especial respecto de las subcuentas de la Cuenta Proyecto y la Cuenta ANI, no se le reconocerá sobre el monto en exceso intereses en los términos establecidos en la Sección 3.6.	Contrato de Concesión, Parte General, Sección 3.14 (f).	Financiera – Jurídica
161	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	Por favor modificar en el sentido de que en caso de que ocurran Eventos Eximentes de Responsabilidad el fondeo de la subcuenta corresponderá a la ANI.	Se informa al interesado que no se acepta su observación. Es obligación del Concesionario fondear la Subcuenta Interventoría y Coordinación durante la vigencia del Contrato de conformidad con lo establecido en la Sección 3.14(h) de la Parte General y Sección 5.6(d) de la Parte Especial del Contrato. En todo caso, si el plazo del contrato aumenta por causas no imputables al Concesionario, este deberá seguir fondeando la Subcuenta en el monto correspondiente al plazo adicional y la ANI compensará lo correspondiente de acuerdo con la cláusula 13.4 de la Parte General.	Contrato de Concesión, Parte General, Sección 3.14. (h)(vi)(6) y (8).	Jurídica – Financiera
167	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	Por favor modificar la condición, en el sentido de indicar que se trata de 'haber logrado los acuerdos definitivos y protocolizados por parte del Ministerio del Interior o haber finalizado el proceso consultivo cuando no exista acuerdo con las comunidades'.	Se informa al interesado que, analizada la observación realizada, mediante Adenda 6 publicada en SECOP I y en la página web de la Entidad, se ajustó el literal (i), numeral 4.4, de las Condiciones Precedentes para el Inicio de la Fase de Construcción, del CAPÍTULO IV ETAPA PREOPERATIVA - GENERALIDADES. Respecto del cumplimiento del proceso de consulta previa a comunidades étnicas, que sean reconocidas por Autoridad Estatal competente con posterioridad a la apertura del Proceso de Selección, en los casos en los que aplique para el inicio de las Intervenciones de las Unidades Funcionales que deben acometerse al inicio de la Fase de Construcción, deben haberse logrado los acuerdos definitivos y protocolizados por parte del Ministerio del Interior, o en su defecto haber concluido el proceso consultivo, para los casos que no se materialice acuerdo con las comunidades étnicas certificadas	Contrato de Concesión, Parte General, Sección 4.4. (i).	Técnica – Social

171	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	Por favor indicar que en este caso se entenderá que la ANI aprueba la modificación al Plan de Obras presentado por el Concesionario.	Se informa al interesado que no se acepta su observación. En todo caso, la ANI deberá aprobar expresamente la modificación al Plan de Obras por un Evento Eximente de Responsabilidad o por causas imputables a la ANI, por lo tanto cualquier silencio por parte de la Entidad deberá entenderse como una respuesta negativa a dicha solicitud. En todo caso, y como lo señala la Sección observada, el Concesionario podrá acudir al Amigable Componedor.	Contrato de Concesión, Parte General, Sección 4.9.(f).	Jurídica – Técnica
180	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	Solicitamos eliminar el apartado que indica lo siguiente: "(...) o cuando impliquen una variación desfavorable para los riesgos a cargo de la ANI", pues esto justamente altera el concepto mismo del riesgo asumido por la Agencia, y asignado por esta misma a dicha entidad en el marco de la estructuración.	En primer lugar, se aclara al interesado que el riesgo sobre estudios de trazado y diseño geométrico al que entendemos hace mención en la observación, está asignado al privado y no a la ANI, de acuerdo con la sección 13.2(a)(vii) de la Parte General del contrato. En este sentido, es pertinente que en la sección 6.2(f) de la Parte General del Contrato a la que se refiere su observación, en la que se establecen las causales de objeción a los Estudios de Trazado y Diseño y/o Estudios de Detalle por parte de la ANI y/o el Interventor, esté incluida la causal de haber alterado las condiciones frente a los riesgos que la ANI asume total o parcialmente. Por lo tanto no es procedente su observación.	Contrato de Concesión, Parte General, Sección 6.2 (f)	Financiera – Riesgos
183	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	Solicitamos incluir como Fuerza Mayor Social la siguiente regulación: "Si de acuerdo con la Ley Aplicable fuere necesario iniciar un nuevo proceso de consulta previa para ejecutar el Proyecto; en la medida en que una comunidad étnica y/o afrodescendiente fuese reconocida por Autoridad Estatal competente con posterioridad al otorgamiento de la Licencia Ambiental se configurará de forma automática un Evento Eximente de Responsabilidad de Fuerza Mayor Ambiental. En tal evento, será obligación de la ANI llevar a cabo la gestión para la realización de la consulta previa y se entenderán de forma automática suspendidos los plazos referentes a las Intervenciones afectadas por el mismo y el Concesionario se encontrará eximido del cumplimiento de sus obligaciones asociadas a dicho evento".	Se informa al interesado que no se acepta su solicitud, ya que el contrato de concesión regula los aspectos relacionados con las nuevas consultas previas en la sección 8.1 (d) del Contrato Parte General; adicionalmente el Contrato Parte General en su Sección 8.1 (i) define los eventos en los cuales se podrá declarar la Fuerza Mayor Social. Por lo anterior, la ANI considera que no es necesario realizar ninguna aclaración adicional.	Contrato de Concesión, Parte General, Sección 8.1.	Técnica – Jurídica
184	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	En la parte General, sección 8.1(h)(ii) respecto a la Fuerza Mayor Ambiental se establece que: "(...) ii) Si transcurriere más del cincuenta por ciento (50%) adicional del tiempo máximo establecido por la Ley Aplicable para la expedición o modificación de permisos, concesiones y autorizaciones ambientales – PCAA -. Para los casos de PCAA que no estén reglamentados por la Ley, el tiempo para la activación de la Fuerza Mayor Ambiental se definirá con base en el procedimiento interno adoptado por la Autoridad Ambiental competente para la evaluación del PCAA objeto de análisis. En caso que no sea posible contar con una norma, ni un procedimiento de conocimiento público para calcular el tiempo del trámite, se tomará como referencia el tiempo del trámite vigente para Licenciamiento Ambiental. De manera general, el tiempo para la activación de la Fuerza Mayor Ambiental se contará desde que el Concesionario haya cumplido con todos los requerimientos fijados por la Autoridad Ambiental Competente (...)" Se solicita a la ANI, aclarar ¿cómo se determina el cumplimiento de los requerimientos?, debe precisarse que es a partir de la entrega de los documentos requeridos por la Autoridad Ambiental. Lo anterior, debido a que normalmente se presentan demoras en el pronunciamiento por parte de la Autoridad Ambiental.	Se le recuerda al Interesado que la ANLA, mediante el oficio de salida No. 2019039155-2-000 del 28 de marzo, estableció que: "(...) deberá tenerse en cuenta que dicha reglamentación es aplicable únicamente a la áreas o tramos de proyectos que no estén sujetos a licenciamiento ambiental, por lo tanto, si el tramo a intervenir a través de actividades de mejoramiento vial, hace parte del tramo o área en el cual se realizará la construcción de los carriles adicionales, dichas actividades deberán incluirse en el respectivo trámite de licenciamiento ambiental, con el objeto de mantener la unidad e integralidad del proyecto. Asimismo, es importante resaltar que la infraestructura asociada al proyecto vial sujeto a licenciamiento, como puentes peatonales, ciclo-rutas, pasos a desnivel, etc., también hace parte del correspondiente trámite de licenciamiento ambiental, como lo indica el numeral 8.1 del artículo 2.2.2.3.2.2. del Decreto 1076 de 2015." De lo anterior se concluye que los Permisos, Concesiones y Autorizaciones Ambientales deben ser tramitados ante la ANLA en el marco del trámite de licenciamiento ambiental. Ahora, en lo relacionado con el cumplimiento de los requerimientos se analizan con base en la atención a los términos de referencia fijados por las Autoridades Ambientales para la presentación del estudio de impacto ambiental y la(s) solicitud(es) de sustracción de reserva, así como a la atención a las disposiciones de la normatividad ambiental vigente y al cumplimiento de los plazos de entrega que le hayan sido fijados. Por último, se le manifiesta al interesado que las demoras en los pronunciamientos de las Autoridades Ambientales ocasionalmente están motivadas en reprocesos a causa de entregas de información incompletas o deficientes por parte de los titulares de los trámites ambientales	Contrato de Concesión, Parte General, Sección 8.1(h) (ii)	Técnica – Jurídica
185	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	La cláusula relativa a la Fuerza Mayor Ambiental establece que la misma se activa si transcurriere más de un cincuenta por ciento (50%) adicional del tiempo máximo establecido por la Ley Aplicable. Al respecto, se pregunta a la Agencia lo siguiente: (i) ¿Cuál es la ley aplicable en este caso? (ii) Si el plazo para contar este tiempo se cuenta a partir de la fecha de radicación de información adicional, ¿qué pasa si la autoridad ambiental realiza múltiples solicitudes de información adicional?	Se le recuerda al Interesado que la ANLA, mediante el oficio de salida No. 2019039155-2-000 del 28 de marzo, estableció que: "(...) deberá tenerse en cuenta que dicha reglamentación es aplicable únicamente a la áreas o tramos de proyectos que no estén sujetos a licenciamiento ambiental, por lo tanto, si el tramo a intervenir a través de actividades de mejoramiento vial, hace parte del tramo o área en el cual se realizará la construcción de los carriles adicionales, dichas actividades deberán incluirse en el respectivo trámite de licenciamiento ambiental, con el objeto de mantener la unidad e integralidad del proyecto. Asimismo, es importante resaltar que la infraestructura asociada al proyecto vial sujeto a licenciamiento, como puentes peatonales, ciclo-rutas, pasos a desnivel, etc., también hace parte del correspondiente trámite de licenciamiento ambiental, como lo indica el numeral 8.1 del artículo 2.2.2.3.2.2. del Decreto 1076 de 2015." Dicho lo anterior, se le informa al interesado que, la normatividad ambiental aplicable al trámite del permiso ambiental o de la licencia ambiental, para el último caso será la establecida en el Decreto 1076 de 2015. En los trámites de licenciamiento ambiental el Decreto 1076 de 2015 establece que la Autoridad Ambiental solo puede solicitar información por una sola vez. (Artículo 2.2.2.3.6.3 numeral 2). Para el caso de los permisos ambientales de operación se definirá con base en el procedimiento interno adoptado por la Autoridad Ambiental competente para la evaluación del Permiso, Concesión Autorización Ambiental objeto de análisis.	Contrato de Concesión, Parte General, Sección 8.1 (h) (i)	Técnica – Jurídica
219	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	Por favor indicar las condiciones que establecerá la ANI para aplicar las nuevas tarifas diferenciales IE2 y IIE2.	Se aclara al interesado que, de acuerdo con lo establecido en el contrato de Concesión Parte Especial, numeral 5.2(a)(ii), las Tarifas Diferenciales IE2 y IIE2 empezarán a aplicarse cuando se realice el primer Incremento tarifario en los peajes Andes, Fusca y Unisabana, ya sea en el año 2023 o 2024, conforme a lo descrito en el Contrato de Concesión Parte Especial, numeral 4.6(d), donde se establecen las fechas para los incrementos tarifarios. Adicionalmente, se informa al interesado que en la Resolución No 20213040025145 del 17 de junio de 2021, se establecieron los pasos máximos por día, al igual que cupos máximos que se deberán asignar a los beneficiarios para cada una de las categorías especiales IE2 y IIE2, información que fue incluida en el Apéndice Técnico 1, tabla 5. La Resolución se publicó con los Pliegos Definitivos y se ubica en el Cuarto de Datos, Carpeta Otros Anexos, Carpeta A. Finalmente, el procedimiento que deben adelantar los posibles interesados en adquirir el beneficio, será establecido por la Entidad de acuerdo con la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y la página web de la entidad, en el Contrato Parte Especial, Sección 5.2, en la Tabla de las Tarifas Diferenciales del Proyecto se incluyo la siguiente Nota "La fijación de los requisitos para acreditar la calidad de beneficiario, el procedimiento para acceder al beneficio, los mecanismos de otorgamiento, reemplazo y control, y las causales de pérdida del beneficio de las tarifas especiales diferenciales previstas en esta sección corresponderá a la Agencia Nacional de Infraestructura", para lo cual, mediante el aviso informativo No 8 igualmente publicada en el SECOP I y la página web de la entidad, se informó el procedimiento para implementar las tarifas diferenciales, ubicado en el cuarto de datos, carpeta Otros Documentos, Carpeta C, Archivo C1.	Contrato de Concesión, Parte Especial, Sección 5.2 (a) (1) y (2).	Técnica

223	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	Se solicita por favor aclarar la forma en que procederá la reversión anticipada del carril de Transmilenio que deberá mantener el Concesionario durante 12 meses luego de terminada la Unidad Funcional 4. Adicionalmente, solicitamos incluir en la Parte Especial del Contrato de Concesión una regulación que determine de manera clara las autoridades que participarán en este trámite, las obligaciones que cada una de ellas asumirá y las fecha en que se realizarán tales actuaciones.	Se informa al interesado que de conformidad con lo establecido en el Convenio No 006 del 2019 ANI - DISTRITO clausula quinta numeral 2 "Compromisos Generales del Distrito Capital" se establece como obligación recibir por parte del Distrito la infraestructura terminada de transporte masivo en los términos y condiciones señaladas en el contrato para el recibo de las unidades funcionales. Por otra parte, y de acuerdo con la Adenda No 5 publicada en Secop I y en la página web de la Entidad, en la Sección 4.5(e) del Contrato Parte Especial, se reguló la Reversión anticipada de las intervenciones e infraestructura asociada a Transmilenio.	Apéndice Técnico 1	Técnica
229	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	Se solicita aclarar y especificar por qué la ilustración del perfil típico vial para la Carrera Séptima de acuerdo con las características del POT de Bogotá, no coincide con el propuesto en el Apéndice Técnico 1.	Se informa al interesado que, los diseños de la Carrera Séptima fueron realizados con base en el Decreto POT 190 de 2004 y Decreto 088 de 2017, específicamente con el Perfil Vial V-2B, por lo cual se aclara que no hay inconsistencia con respecto al Perfil Vial V-2B, que coincide con las secciones típicas presentadas en el Apéndice Técnico 1, adicionalmente se recomienda se revise las secciones típicas del informe de Diseño Geométrico ubicado en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogota, Carpeta C, Carpeta C1, Archivo C13. Ahora bien, se aclara que los diseños definitivos deberán ser elaborados por el futuro concesionario cumpliendo con el alcance establecido en los documentos del contrato y las especificaciones técnicas contenidas en los Apéndices Técnicos y en cumplimiento de la normativa vigente, para lo cual, deberá realizar los análisis pertinentes sobre urbanismo y espacio público. Sin perjuicio de lo anterior, cabe resaltar que la información del CUARTO DE DATOS estará disponible a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones y será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta, por lo tanto, los diseños para fase III deberán ser validados y actualizados conforme a la reglamentación vigente.	Apéndice Técnico 1	Técnica
248	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	De la Sección 3.3.10.2 del Apéndice Técnico parece extraerse que el valor de los viáticos que se deben pagar a la Policía de Carreteras, corresponderá al valor que resulte de incrementar conforme a la proporción del crecimiento del salario mínimo a la fecha de causación, la suma que al efecto se fije en el Decreto 1002 de 2019, o el que lo modifique, adicione o derogue. Al respecto, solicitamos a la entidad confirmar nuestro entendimiento y, de ser ese el caso, modificar dicha estipulación a efectos de que se aclare que el valor a pagar corresponderá al establecido en el referido acto administrativo, el cual, anual o periódicamente ya realiza un ejercicio de ajuste o actualización del valor a pagar.	Se informa al interesado que, no se acoge su solicitud, ya que lo solicitado está incluido en el párrafo en mención del Apéndice Técnico 2, Sección 3.3.10.2, siendo lo suficientemente claro con respecto a los viáticos y auxilios para el personal de la Policía de Carreteras y se debe tener en cuenta que para la Entidad es necesario referenciar el Decreto No 1002 de junio de 2019 con su objeto.	Apéndice Técnico 2, Sección 3.3.10.2	Técnica
264	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	Se solicita aclarar si los 38 predios que serán entregados por el Distrito, identificados en el Apéndice Técnico 7, se encuentran incluidos dentro de los 197 predios que se identifican en los informes ejecutivos, o, por el contrario, si son adicionales.	Se informa al interesado que, la totalidad de los predios afectados por el proyecto son 197, de los cuales 38 predios hacen parte de los que entregará el Distrito a través del Fideicomiso Lagos de Torca que están incluidos y relacionados en el Apéndice Técnico 7, Numeral 8.8 y de manera esquemática en el Anexo 7 del mismo Apéndice.	Apéndice Técnico 7	Técnica – Predial
269	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	Se solicita aclarar por qué si la fase de precontrucción tiene un término de duración de 18 meses, se exige que las ofertas formales de compras sean notificadas dentro de los primeros 12 meses. Al respecto, se propone que el plazo para notificar las ofertas de compras sea de 18 meses por ser este el plazo que se definió para la fase de precontrucción.	Se informa al interesado que no se acoge su solicitud, ya que son los términos del contrato. Ya que se debe tener en cuenta que la sola notificación de la oferta no implica contar con la disponibilidad del predio, por ende, los 6 meses restantes corresponden a las gestiones necesarias tendientes a lograr enajenación voluntaria o en su defecto dar inicio al trámite de expropiación.	Apéndice Técnico 7	Técnica – Predial
274	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	De acuerdo con esta sección del documento existe un Plan de seguimiento y monitoreo para revisar y analizar la calidad del aire, sin embargo, dicho plan no esta incluido en la información suministrada en el cuarto de datos. Se solicita remitir la información relacionada con este asunto y el plan que deberá seguir el futuro Concesionario para el desarrollo de tales actividades.	Se informa al interesado que no se cuenta con el documento mencionado sobre la Ficha FICHA MA-10; sin embargo, se debe manifestar que el documento de su interés versa sobre un análisis de calidad de aire realizado en el año 2016, por lo cual sugerimos al interesado adelantar los acercamientos con la Secretaría Distrital de Ambiente a fin de verificar si ellos cuentan con la citada información. Por último, se aclara que, el futuro Concesionario en la etapa de Estudios y Diseños deberá realizar el estudio de Calidad del Aire de acuerdo con la reglamentación vigente para presentar a la Autoridad Ambiental la correspondiente solicitud de Licenciamiento Ambiental.	Análisis ambiental para la construcción de la ampliación de la carrera séptima entre las calles 182 y 245, en jurisdicción del Distrito de Bogotá, estrategia de manejo ambiental, Ficha FICHA MA-10, Pag 55	Técnica – Ambiental
276	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	Se solicita por favor indicar la ubicación o remisión de los estudios de calidad de aire, y de ruido. Ello, teniendo en consideración que los mismos no fueron incluidos en el Capítulo 5 - Demanda, uso, aprovechamiento y/o afectación de recursos naturales.	Se informa al interesado que no se cuenta con los documentos de calidad de aire y de ruido, toda vez que el análisis ambiental tenido en cuenta es una información de Calidad del Aire del año 2016; sin embargo, se le sugiere remitirse al portal "Datos Abiertos Bogotá" y en la etiqueta "Calidad de Aire" (https://datosabiertos.bogota.gov.co/group/ambiente-y-desarrollo-sostenible) encontrará datos históricos multitemporales de 2014 hasta 2019 sobre material particulado para PM10 y PM2.5. Dentro de las estaciones de la que se relacionan datos está la Estación Guaymaral ubicada en la Autopista Norte No. 205 - 59, por lo que al estar en el área de influencia directa el proyecto, podría servir de referencia para los análisis a lugar. De otra parte, se le aclara al interesado que el futuro Concesionario en la etapa de Estudios y Diseños deberá realizar el estudio de Calidad del Aire y Calidad de Ruido de acuerdo con las disposiciones requeridas para la elaboración de estudios ambientales, es decir para el Estudio de Impacto Ambiental.	Análisis ambiental para la construcción de la ampliación de la Autopista Norte entre las calles 191 y 245, en jurisdicción del Distrito de Bogotá, numeral 6 emisiones atmosféricas, Pág 22	Técnica – Ambiental
277	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	Se solicita por favor indicar la ubicación o remisión de la Resolución CAR 1697 del 19/08/2015 para el posible ZODME a utilizar en Fusca- CTU. Ello, debido a que el mismo no fue incluido en el Capítulo 5 - Demanda, uso, aprovechamiento y/o afectación de recursos naturales.	Se informa al interesado que, en el Cuarto de Datos se comparte la resolución CAR 1697 de 2015, en la Carpeta Bogota, Carpeta J, Carpeta J16 conforme a lo establecido en el Aviso Informativo 5 publicado en SECOP I y en la página web de la Entidad.	Análisis ambiental para la construcción de la ampliación de la Autopista Norte entre las calles 191 y 245, en jurisdicción del Distrito de Bogotá, numeral 8, residuos sólidos, Pág 27	Técnica – Ambiental
280	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	Se solicita por favor indicar que gestión debería adelantar el futuro Concesionario en el evento que el Proyecto no haga parte de las actividades permitidas que se pueden realizar en la zonificación de manejo de los humedales. Esto último, en el marco que está declarado el Humedal Ramsar (Decreto 1468 de 2018). Adicionalmente, se solicita aclarar frente a qué Autoridades Ambientales se debería realizar dichos trámites.	Las actividades de intervención de ampliación y mejoramiento se dan al interior del Corredor actual y existente, sin que desborde la Reserva Vial de la Autopista Norte. De otra parte, en el radicado de salida ANLA No. 2019039155-2-000 del 28 de marzo de 2019, señaló la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales que: "(...) deberá tenerse en cuenta que dicha reglamentación es aplicable únicamente a la áreas o tramos de proyectos que no estén sujetos a licenciamiento ambiental, por lo tanto, si el tramo a intervenir a través de actividades de mejoramiento vial, hace parte del tramo o área en el cual se realizará la construcción de los carriles adicionales, dichas actividades deberán incluirse en el respectivo trámite de licenciamiento ambiental, con el objeto de mantener la unidad e integralidad del proyecto. Asimismo, es importante resaltar que la infraestructura asociada al proyecto vial sujeto a licenciamiento, como puentes peatonales, ciclorrutas, pasos a desnivel, etc., también hace parte del correspondiente trámite de licenciamiento ambiental, como lo indica el numeral 8.1 del artículo 2.2.2.3.2.2. del Decreto 1076 de 2015.". Por último, se le informa al Interesado que los Humedales Ramsar estan bajo la Competencia del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, por lo que la ANLA, en atención a las disposiciones contenidas en el artículo 2.2.2.3.2.4 del Decreto 1076 de 2015 deberá consultarle sobre el proyecto. De otra parte, la Secretaría Distrital de Ambiente y la Corporación Autónoma Regional - CAR Cundinamarca, también tienen competencia sobre los citados cuerpos de agua.	Análisis ambiental para la construcción de la ampliación de la Autopista Norte entre las calles 191 y 245, en jurisdicción del Distrito de Bogotá	Técnica – Ambiental
281	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	Por favor indicar si para el desarrollo del Proyecto se tiene previsto que se tengan que adelantar gestiones para que se declare o amplíe las áreas ambientales protegidas.	Se le informa al Interesado que, dependiendo de la figura de compensación que proponga el Concesionario en el marco del cumplimiento a las disposiciones contenidas en el manual de compensaciones del medio biótico adoptado por la Resolución 256 de 2018 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, tendría que adelantar las gestiones ante las Autoridades Ambientales para que estas amplíen o modifiquen áreas protegidas.	Análisis ambiental para la construcción de la ampliación de la Autopista Norte entre las calles 191 y 245, en jurisdicción del Distrito de Bogotá	Técnica – Ambiental
285	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	Por favor indicar si la ANI cuenta con información actualizada de las estaciones hidroclimáticas para el régimen hidrológico.	Se informa al interesado que, la ANI no cuenta con la información mencionada; sin embargo, se le sugiere dirigirse al portal del Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales -IDEAM, en el link http://institucional.ideam.gov.co/jsp/info/institucional/publicaciones/Red%20de%20Estaciones%20Climaticas.pdf , podría encontrar las estaciones climáticas y en el link http://institucional.ideam.gov.co/jsp/info/institucional/publicaciones/Red%20de%20Estaciones%20Hidrologicas.pdf ,las estaciones hidrológicas. Los links suministrados son de referencia por lo que el Interesado debe hacer la validación de la información contenida en ellos.	Caracterización componente abiótico - hidrología	Técnica – Ambiental

288	PROINDESA S.A.S. 9/07/2021	Se solicita a la ANI que adelante ante el Ministerio del Interior las gestiones que sean necesarias para obtener unos nuevos certificados de presencia de comunidades étnicas en el corredor del proyecto, toda vez que los existentes son del año 2016, y por lo mismo desde que fueron expedidos puede que haya presencia de comunidades que hagan necesario realizar un proceso de consulta previa en cumplimiento de lo establecido en el artículo 39 de la Ley 1682 de 2013.	El acto administrativo por el cual se certifica la NO presencia de comunidades se entiende que está vigente a menos que exista otro que lo derogue. En ese sentido, ninguna de las disposiciones normativas referentes a las certificaciones de presencia de comunidades étnicas hace referencia a un término de vigencia específico. Así las cosas, estas certificaciones son actos administrativos sometidos al régimen general del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Cpaca) cuyo artículo 91 establece que "salvo norma expresa en contrario, los actos administrativos en firme serán obligatorios mientras no hayan sido anulados por la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo " Es importante mencionar que estas certificaciones tienen por objeto determinar si existe presencia de una comunidad étnica en el área de influencia de un proyecto específico. Así las cosas, las certificaciones se emiten bajo criterios objetivos, sin que las calidades del titular del proyecto sean relevantes para determinar esta presencia. En consecuencia, no se debe solicitar una nueva certificación, salvo que se modifiquen las características del proyecto o si durante el desarrollo se identifica la presencia de comunidades no certificadas. En conclusión, las certificaciones de presencia de comunidades étnicas no tienen una vigencia específica y están sujetas al régimen general de los actos administrativos consagrados en el Cpaca. Además, las mismas son emitidas sin considerar las condiciones del titular del proyecto. No obstante, si con posterioridad a la expedición de la certificación o durante la ejecución del proyecto, cambian sus características o se verifica la presencia de comunidades étnicas en el área de interés, el operador está obligado, en el marco de la debida diligencia, a informar esta situación al Ministerio del Interior.	Anexo 01 del Volumen de análisis Social "APP Accesos Norte de Bogotá - ACCENORTE II"	Técnica – Social
291	SENDA 15/07/2021	Una vez revisados los 38 predios Distritos, no se pudo localizar los siguientes predios: Predio 13, 008539001006, AAA0142KHWF Predio 24, 108102001058, AAA0265FPAW Predio 29, 108110000027, AAA0156RFZM Predio 33, 108110000076, AAA0264BZMS Predio 34, 108110000088, AAA0264BZOE Predio 35, 108110000099, AAA0264BZPP Se solicita a la ANI que se incluya en el cuarto de datos, la localización geográfica y estado actual de los 38 predios Distrito, donde sea posible identificar predio a predio (esto en el entendido que en el SECOP hay un plano anexo de predios distritos donde se muestra de manera general la ubicación de estos predios, pero sobre el mismo no es posible individualizar y localizar cada predio), así mismo que se indique de manera particular la ubicación de los anteriores 6 predios.	Se informa al interesado que, además de los indicadores catastrales descritos, están otros indicadores prediales como la matrícula inmobiliaria dato más concreto para identificar y localizar los predios. La localización general de los predios se encuentran en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogota, Carpeta L, Carpetas L12 y L22.	CUARTO DE DATOS - APÉNDICE 7 GESTIÓN PREDIAL	Técnica – Predial
292	SENDA 15/07/2021	Se solicita a la ANI, que indique la gestión se debe adelantar sobre los predios Distrito en los casos que se identifiquen las siguientes situaciones: 1. Predios Distrito que sufrieron mutaciones de segundo orden, cambios de áreas y linderos y actualmente no se localizan sobre el corredor vial	Se informa al interesado que, los Predios Distrito identifcados en la estructuración del proyecto requeridos para el mismo están identifcados en la Reserva Vial de los corredores de la Carrera Séptima y Autopista Norte de acuerdo con el POT 190 de 2004. Por lo anterior así se presenten las consideraciones señaladas por el interesado en su pregunta, lo que se espera recibir son las áreas de terrenos identificadas en las Reservas Viales. Esto implica que no se debe adelantar ninguna gestión sobre ellos. Sobre las áreas de terreno que entregue el Distrito no se deberá adelantar ninguna gestión, sin embargo, es importante tener en cuenta que sobre el mismo predio que entregue el Distrito el Concesionario puede requerir un área adicional, sobre esas áreas el Concesionario deberá realizar las gestiones tendientes a la adquisición como lo estable el Contrato y el Apéndice Técnico 7.	APÉNDICE 7 GESTIÓN PREDIAL	Técnica – Predial
293	SENDA 15/07/2021	En línea con la anterior pregunta se solicita a la ANI, que indique la gestión se debe adelantar sobre los predios Distrito en los casos que se identifiquen las siguientes situaciones: 1. Predios Distrito que actualmente se encuentran con folios de matrícula cerrados	Se informa al interesado que la gestión de los Predios Distrito es responsabilidad del Distrito de acuerdo con lo estipulado en el Convenio 006 de 2019, Otro Sí No 1, Clausula Novena. Esto implica que no se debe adelantar ninguna gestión sobre ellos.	APÉNDICE 7 GESTIÓN PREDIAL	Técnica – Predial
295	SENDA 15/07/2021	Se solicita a la ANI que indique si la identificación y listado actual de los predios Distrito va ser objeto de actualización y por lo tanto se van a incluir o excluir nuevos predios, producto de las dinámicas inmobiliarias que los mismos han sufrido desde su identificación inicial hasta la fecha de inicio del contrato (Cambios de área, Segregaciones, Cierres y apertura de predios),	Se informa al interesado que en la identificación de los Predios Distrito son las áreas de los terrenos que se encuentran identificados dentro de las Reservas Viales, y se estima que no se deba realizar ninguna actualización de estas, cualquier modificación producto de las dinámicas inmobiliarias que se deba hacer en los Predios Distrito deberá ser tenida en cuenta por el Distrito, ya que inicialmente deberán modificar la respectiva Reserva Vial.	APÉNDICE 7 GESTIÓN PREDIAL	Técnica – Predial
302	STRABAG SAS (Julio 16 de 2021)	El informe de estructuración (Volumen de Tránsito y Transporte - A071 de mayo 2020) disponible en el Data Room presenta 6 escenarios de proyección de tráfico por categoría para el TOTAL DE LA CONCESIÓN. Solicitamos su colaboración publicando las proyecciones de tráfico de estos seis (6) escenarios por categoría DISCRIMINADO POR ESTACIÓN DE PEAJE.	Se informa al interesado que, mediante el Aviso Informativo 1 publicado en SECOP 1 y en la página web de la Entidad, se indicó que en el Cuarto de datos, Carpeta Bogotá, Carpeta A07, Carpeta A072, se incluyó el archivo A0724 con la información de las proyecciones de tráfico para seis escenarios, por categoría y discriminado por peaje.	CUARTO DE DATOS	Técnica
304	Garrigues (Julio 19 de 2021)	Considerando la complejidad que puede implicar la negociación del protocolo entre los Concesionarios de los Proyectos Accesos Norte 1 y 2, luego de la adjudicación del proyecto que nos ocupa, se solicita a la ANI contemplar la posibilidad de que antes del cierre del proceso licitatorio, se contemple un protocolo de obligatoria celebración, sin perjuicio de que, con posterioridad, los dos Concesionarios puedan incluir regulación adicional que mejore su relacionamiento.	Se informa al interesado que la entidad no lo considera pertinente, por cuanto los contratos de concesión de los proyectos Accesos Norte 1 y Accesos Norte Fase II ya incorporan los elementos básicos para las transferencias, y por otro lado, se permite autonomía al Concesionario que resulte adjudicatario para proponer los términos que mejor le resulten en la elaboración del protocolo mencionado, si considera suscribirlo, siempre que estos no entren en contradicción con alguno de los contratos de concesión. Finalmente se precisa se informa al interesado que la entidad con el fin de atender los comentarios realizados, mediante la Adenda No. 5 publicada en Secop I y en su página web, realizó algunas modificaciones y precisiones adicionales dentro de la minuta del contrato, por lo cual ya no presentará el documento adicional denominado "protocolo" por cuanto las redacciones introducidas son suficientes para dar claridad a las obligaciones de la entidad con referencia al recaudo y a la entrega de información, por lo anterior ya no son procedentes sus observaciones, en adición a que la obligación siempre se encuentra en cabeza de la ANI de dar las instrucciones a la Fiduciaria para realizar las transferencias de recursos respectivas al concesionario del proyecto Accesos Norte II tal y como se encuentra actualmente regulado en el Contrato de Concesión de Accesos Norte I.	Contrato de Concesión	Financiera – Técnica
305	Garrigues (Julio 19 de 2021)	Considerando que el Concesionario del Proyecto de Accesos Norte 2 puede verse afectado por disminuciones en el recaudo, cuya causa éste no controla al ser del control del Concesionario del Proyecto de Accesos Norte 1, ¿se pregunta si será válido para la ANI que el Concesionario del Proyecto de Accesos Norte 2 implemente mecanismos de medición para estructurar una reclamación y no tener que depender de la información que le comparta el Concesionario del Proyecto de Accesos Norte 1?	Se informa al interesado que la información que permita validar el tráfico y el recaudo de cada periodo podrá ser solicitada a la ANI, quien compartirá esta información con el Concesionario de Accesos Norte II. Se reitera en todo caso que el contrato de concesión del proyecto Accesos Norte I cuenta con una Interventoría que realiza los controles y auditorías pertinentes. Ahora bien, se aclara al observante que frente a la situación mencionada referente al menor recaudo, aunque el Concesionario que resulte adjudicatario no tenga a su cargo las actividades del recaudo, el contrato le permitirá agotar los procedimientos y pasos establecidos en las secciones 3.3(g) y (h) del Contrato Parte General, teniendo en cuenta las claridades suministradas para estas mismas cláusulas en la Tabla de Referencias del Contrato Parte Especial, respecto de la condición particular del recaudo del peaje. En este sentido, ambos Concesionarios conservan el derecho a reclamar la compensación de menor recaudo, en la proporción que le corresponda, en caso de presentarse cualquiera de dichos eventos y de ser pertinente, así como de implementar los mecanismos establecidos en el Contrato para su medición.	Contrato de Concesión	Financiera – Técnica

308	ESTRUCTURA PLURAL RUTA BOGOTÁ NORTE	Desde el consorcio formado por los Grupos Ethuss y OHLA queremos manifestarles nuestro gran interés en el Programa 5G y en concreto en el presente concurso de Accesos Norte, como quedó acreditado en el anterior concurso de Malla Vial Cali Palmira, donde presentamos la oferta más competitiva para el Estado, la cual hubiera resultado adjudicataria de haberse aplicado el criterio de puntaje contemplado en el Pliego Tipo. La preparación de este tipo de concursos es muy exigente, necesita de una especial dedicación de los equipos de trabajo y requiere del mayor tiempo posible para poder optimizarla al máximo. Asimismo este concurso presenta singularidades que demandan un estudio profundo y jucioso al objeto de presentar una oferta seria y competitiva. Tales singularidades son, entre otras, (i) la dificultad de realizar aforos de tráfico rigurosos y fiables debido a las circunstancias de la pandemia derivada de la Covid-19 y a las movilizaciones que vivimos en el país; (ii) la necesidad de instrumentar de manera garantista para todas las partes la relación entre las dos concesionarias de Accesos Norte; (iii) las dificultades que implican para la bancabilidad del Proyecto el escenario de terminación del Contrato como consecuencia de la imposibilidad de incrementar las tarifas y el escenario de "sin 2ª calzada". Añadir que la situación pandémica a nivel mundial presenta afectaciones en la tramitación de documentación proveniente del exterior con las formalidades requeridas (apostillas, legalizaciones, traducciones, …), así como la limitación en los vuelos internacionales que imposibilita/dificulta la visita de profesionales extranjeros cuya participación resulta fundamental para la preparación de la oferta. Es por todo ello que, atentamente, solicitamos a la Entidad que extiendan la fecha de Cierre del plazo de la Licitación Pública hasta el máximo legal permitido en el artículo 30 de la Ley 80 de 1993, es decir, hasta el 10 de diciembre de 2021, y que la extensión sea comunicada a la mayor brevedad posible a los efectos de una mejor planificación.	Se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP, así mismo se informa que mediante la Resolución No. 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021 se reanudó la licitación pública y en su artículo segundo se estableció el cronograma actual del proceso.	Pliego de Condiciones	Jurídica – Estructuración/Contratación
309	Garrigues (Julio 29 de 2021)	Teniendo en cuenta que en el Contrato de Concesión (Parte General y Especial) no se encuentra regulado actualmente un procedimiento para la entrega de la infraestructura del Corredor del Proyecto asociada al sistema Transmilenio, luego de transcurridos los doce (12) meses de suscrita el Acta de Terminación de Unidad Funcional No. 4, agradecemos a la ANI incluir en el Contrato de Concesión una regulación que, establezca de forma clara los tiempos de entrega, protocolos y claridad sobre el hecho de que Transmilenio, el Instituto de Desarrollo Urbano o la entidad del Distrito correspondiente no pueda(n) negarse recibir la infraestructura, teniendo cuenta que sobre ésta ya ha sido suscrita un Acta de Terminación de Unidad Funcional para el momento de la entrega al Distrito, cumpliendo para tales efectos con los requisitos previstos en el Contrato de Concesión. La anterior solicitud, atendiendo a las disposiciones del Convenio Interadministrativo 006 de 2019, en particular el numeral 2.4 del literal C de la Cláusula Quinta, en la cual se establece que la entrega de la infraestructura asociada a Transmilenio se hará en los términos y condiciones que se establezcan en el Contrato de Concesión.	Se informa al interesado que, de acuerdo con las Adendas 5 y 6 publicadas en el SECOP I y en la página web de la ANI, la entidad realizó los ajustes que consideró pertinente con respecto a la reversión anticipada de la Infraestructura de Transmilenio al Distrito en el Contrato Parte Especial, Sección 4.5(e), razón por la cual, se sugiere la revisión integral de la regulación al respecto.	Contrato de Concesión	Técnica – Jurídica
310	Garrigues (Julio 29 de 2021)	En atención a que ni el Convenio Interadministrativo 006 de 2019 ni el Contrato de Concesión establecen las reglas que deberán ser tenidas en cuenta para el mantenimiento de la infraestructura asociada a Transmilenio que será revertida anticipadamente al Distrito, respetuosamente solicitamos a la ANI incluir, bien sea en el mencionado Convenio Interadministrativo o en el Contrato de Concesión, las principales obligaciones que deberá cumplir la entidad Distrital que sea encargada de realizar el mantenimiento de esta infraestructura, con el fin de que las posibles interferencias que puedan presentarse durante la ejecución de estas actividades sea adecuadamente prevista por parte del Concesionario y el Distrito.	Se informa al interesado que, de acuerdo con las Adendas 5 y 6 publicadas en el SECOP I y en la página web de la ANI, la entidad realizó los ajustes que consideró pertinente con respecto a la reversión anticipada de la Infraestructura de Transmilenio al Distrito en el Contrato Parte Especial, Sección 4.5(e), sobre lo cual, se informa que una vez la infraestructura del sistema Transmilenio sea revertida al Distrito, estos serán los encargados de realizar el respectivo mantenimiento rutinario y periódico a la mencionada infraestructura. Finalmente es importante mencionar que en el Convenio dentro de las obligaciones que tendrán las partes (ANI, IDU y Distrito), se podrán delimitar todas las eventualidades para garantizar la coexistencia de las dos infraestructuras.	Contrato de Concesión	Técnica – Jurídica
323	Lloreda Camacho 29/07/2021	Agradecemos eliminar este supuesto como requisito para el perfeccionamiento e inicio de ejecución del contrato, ya que la negativa de la entidad a entregar el modelo financiero al que se refiere el artículo 2.2.2.1.8.6 del decreto 1082 de 2015 no puede representar un obstáculo para la ejecución encargada al concesionario; en su lugar, solicitamos amablemente que se especifique como obligación de la entidad (sección 3,3) entregar la referida información financiera a los proponentes cuanto antes para la estructuración de la propuesta para la eventual ejecución del proyecto, y en todo caso retirar el mencionado requisito para el inicio del contrato.	No se acepta la solicitud del observante. Lo anterior por cuanto lo establecido en el numeral 2.2.2.1.8.6 del Decreto 1082 de 2015 es un requisito de ley y la entidad aclara al interesado qué este no constituye un obstaculo para el perfeccionamiento del contrato, por cuanto el mismo artículo incluye la caracteristica de reserva legal que tiene el modelo financiero. Adicionalmente, no es posible especificar lo solicitado por el observante, por cuanto no se encuentra establecido en el mencionado artículo del decreto 1082. Por otro lado, se recomienda al observante tener en cuanta igualmente lo establecido en el parágrafo del mencionado artículo: *"Parágrafo. Sin perjuicio de las obligaciones de suministro y acceso a la información establecidas en la normativa vigente, la entidad pública contratante podrá establecer en el contrato de Asociación Público Privada la obligación a cargo del inversionista privado, de suministrar en forma periódica la información de carácter técnico, económico y financiero sobre los costos de ejecución de la obra, operación, mantenimiento y financiación, según corresponda, de acuerdo con el alcance del proyecto. Dicha información deberá estar debidamente justificada y certificada por el representante legal del contratista y el revisor fiscal o quien haga sus veces. Una vez perfeccionado el contrato de Asociación Público Privada y en forma previa al inicio de la ejecución del mismo, el contratista deberá reportar a la entidad contratante los presupuestos estimados de ejecución de la obra, operación, mantenimiento y financiación considerados en su oferta, según corresponda de acuerdo con el alcance del proyecto. La información anteriormente mencionada deberá formar parte del expediente del contrato."*	CONTRATO, PARTE GENERAL, 2.3.b.ix	Financiera – Jurídica
325	Lloreda Camacho 29/07/2021	Agradecemos eliminar esta declaración "razón por la cual cualquier otro documento publicado por la ANI que tenga cualquier propósito, incluyendo el de resumir las disposiciones contractuales del presente Contrato y/o, cumplir los requisitos o trámites exigidos por la Ley Aplicable para la apertura del Proceso de Selección (e.g. matriz de riesgos), no tiene efecto alguno en la ejecución del Proyecto y no modifica, ajusta, adiciona o interpreta las disposiciones de este Contrato, ni limita la asunción de riesgos establecida en este Contrato", nuestra solicitud atendiende al mandato del CONPES en materia de asignación de riesgos en virtud del cual, la asunción de riesgos y el alcance de las obligaciones contractuales no debe limitar el derecho al restablecimiento del equilibrio contractual que se podría ver frustrada con la inclusión de esta declaración: " No establecer cláusulas en la minuta o reglas en los pliegos de condiciones que contengan previsiones que afecten, restrinjan o eludan el derecho al restablecimiento del equilibrio del contratista de manera abstracta," (CONPES 3714 de 2011).	La entidad se prermite precisar que con la declaración establecida en la sección 2.6(a)(xix) en ningún caso se limita el restablecimiento del equilibrio contractual, toda vez que la minuta del contrato cuenta con las cláusulas que permiten establecer el alcance de las obligaciones, así como la adecuada asignación de riesgos entre las partes y así mismo, propenden por el mantenimiento del equilibrio contractual. Lo anterior se puede evidenciar en la regulación establecida en el capitulo XIII Ecuación Contractual y Asignación de Riesgos, así como en los demás apartes del contrato. De igual forma se aclara al observante que lo establecido en la minuta de contrato cumple a cabalidad con la normatividad vigente, lo mismo que con los lineamientos establecidos en los documentos Conpes aplicables en la materia, por lo anterior no se acepta la solcud propuesta por el observante.	CONTRATO, PARTE GENERAL, 2.6.a xix	Financiera – Jurídica
326	Lloreda Camacho 29/07/2021	Agradecemos eliminar esta declaración "razón por la cual cualquier otro documento publicado por la ANI que tenga cualquier propósito, incluyendo el de resumir las disposiciones contractuales del presente Contrato y/o, cumplir los requisitos o trámites exigidos por la Ley Aplicable para la apertura del Proceso de Selección (e.g. matriz de riesgos), no tiene efecto alguno en la ejecución del Proyecto y no modifica, ajusta, adiciona o interpreta las disposiciones de este Contrato, ni limita la asunción de riesgos establecida en este Contrato", nuestra solicitud atendiende al mandato del CONPES en materia de asignación de riesgos en virtud del cual, la asunción de riesgos y el alcance de las obligaciones contractuales no debe limitar el derecho al restablecimiento del equilibrio contractual que se podría ver frustrada con la inclusión de esta declaración: " No establecer cláusulas en la minuta o reglas en los pliegos de condiciones que contengan previsiones que afecten, restrinjan o eludan el derecho al restablecimiento del equilibrio del contratista de manera abstracta," (CONPES 3714 de 2011).	La entidad se prermite precisar que con la declaración establecida en la sección 2.6(a)(xix) en ningún caso se limita el restablecimiento del equilibrio contractual, toda vez que la minuta del contrato cuenta con las cláusulas que permiten establecer el alcance de las obligaciones, así como la adecuada asignación de riesgos entre las partes y así mismo, propenden por el mantenimiento del equilibrio contractual. Lo anterior se puede evidenciar en la regulación establecida en el capitulo XIII Ecuación Contractual y Asignación de Riesgos, así como en los demás apartes del contrato. De igual forma se aclara al observante que lo establecido en la minuta de contrato cumple a cabalidad con la normatividad vigente, lo mismo que con los lineamientos establecidos en los documentos Conpes aplicables en la materia, por lo anterior no se acepta la solcud propuesta por el observante.	CONTRATO, PARTE GENERAL, 2.6.a xix	Financiera – Jurídica
330	Lloreda Camacho 29/07/2021	La proyección del TPDA está basada en un estudio de tráfico y demanda de 2018, y en el cual no se cuenta con el TPD del Peaje Unisabana. Respetuosamente solicitamos la actualización del estudio de tráfico y demanda en donde se recoja los cambios debido a la pandemia (gente viviendo fuera de Bogotá, retorno a ciudad de origen, gente en teletrabajo, menos desplazamientos etc.)	Se informa al interesado que, en el Cuarto de Datos – Carpeta Distrito – Carpeta A – Carpeta A07, se encuentra el Estudio de Tránsito y Transporte de fecha mayo de 2020, el cual incluye las proyecciones de tráfico de las estaciones de Peajes Andes, Fusca y Unisabana, por año y categoría vehicular, adicionalmente, contiene un análisis de sensibilidad fundamentado en la restricción de movilidad a causa de la Pandemia; la información obtenida de este Estudio de Tráfico y Transporte, fue empleado por la ANI para la estructuración de este proyecto. Lo anterior se informó a través del Aviso Informativo No 1 publicado en el SECOP I y en la página web de la entidad. Sin perjuicio de lo anterior, se aclara que la información que se encuentra en el CUARTO DE DATOS estará disponible a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones y será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta.	Estudio de Tráfico	Técnica

331	Lloreda Camacho 29/07/2021	Respetuosamente solicitamos confirmar que los costos de transacción aplicables al recaudo le corresponden al concesionario de Accesos Norte II ¿Cuáles exactamente son los costos de transacción e impuestos relacionados al recaudo? ¿El valor transferido a Accesos Norte II es neto de impuestos?¿Cómo se verifican los descuentos que puede hacer Accesos Norte I?	Se informa al interesado frente a cada una de sus inquietudes lo siguiente: (i) En la Sección 5.6(h)(i)(1) y (2) de la minuta del Contrato Parte Especial que se modificó mediante la Adenda No. 6 publicada en Secop I y en la página web de la Entidad, se indica que los recursos provenientes de la Subcuenta Depósito Especial del Recaudo del Patrimonio Autónomo Recaudo serán trasladados a la Subcuenta Central Recaudo del concesionario Accesos Norte II sin incluir sobrantes, rendimientos financieros y previo descuento de los costos de transacción que se causen, con lo cual se confirma su primera afirmación. (ii) Los costos de transacción que se descontarán incluirán el gravamen a los movimientos financieros (GMF) en la tarifa que se encuentre vigente, la comisión bancaria de las transferencias, y cualquier otro impuesto que se encuentre vigente en la fecha del traslado. (iii) En consecuencia de lo anterior, el valor transferido al concesionario de Accesos Norte II será neto de los impuestos transaccionales que sean aplicables, lo cual, por supuesto no incluye los demás impuestos por los que sea responsable el Concesionario en el desarrollo de sus actividades y generación de renta. (iv) El concesionario del proyecto Accesos Norte II podrá solicitar a la ANI la información que considere pertinente para validar los costos de transacción que fueron descontados, quien a su vez gestionará con la Fiduciaria del Patrimonio Autónomo Recaudo el envío de dicha información, y apoyará el proceso de validación del cálculo, cuando sea requerida.	Contrato Parte Especial - sección de la parte general: 2.6 (a) (xviii)	Financiera
334	China Civil Engeneering Construction Corporation 30/07/2022	El presupuesto de reducción del alcance del Proyecto en los términos de la Sección 4.2 implica las siguientes dificultades para obtener el Cierre Financiero: (a)En una primera instancia quisiéramos que la ANI confirmara el hecho que el caso base de la financiación y de la propuesta debe ser aquél que considere la ejecución del Proyecto en su totalidad incluyendo la ejecución de la segunda calzada de la carrera 7. (b)Resulta particularmente desafiante la obtención del Cierre Financiero en el plazo señalado de 540 días, no sólo porque deberá regularse la eventualidad de la reducción del alcance y el monto que implica tal reducción en la financiación, sino que según lo previsto en la Sección 3.8(a) de la Parte General del Contrato de Concesión es especialmente retador, por no decir imposible, cumplir con este plazo dados los ajustes introducidos por la ANI en el sentido de exigir la prueba de la firma del contrato de crédito. (c)Resulta bastante desconcertante que luego de las múltiples experiencias de 4G en donde quedó claro el reto en tiempo que significa llegar un Cierre Financiero definitivo (hard financial close) que la ANI pase por alto tales desafíos y pretenda que se obtenga tal Cierre Financiero definitivo en la mitad del tiempo que normalmente se toma llegar al mismo (en un escenario razonable 3 años es un tiempo apretado). Desconocer esta situación puede llevar a que se induzca a un "incumplimiento anunciado" estresando de manera innecesaria al concesionario y al Proyecto. (d)Dado lo anterior, solicitamos atentamente lo siguiente: (i) se permita que en los 540 días se presente un *soft financial close* es decir que el concesionario acredite que cuente con cupos aprobados con bancos y que se encuentra en proceso de negociación de la documentación final del crédito; o (ii) que se prorrogue el plazo para la acreditación del cierre financiero en al menos a 1080 días. (e)Unido a lo anterior, es importante destacar que, en los términos descritos en el Contrato de Concesión, se contará con un plazo de 2 años para efectos de entregar los Predios Distrito. Al fundamentarse la variación del alcance del Proyecto en la imposibilidad de proceder con la entrega de Predios Distrito, se reduce considerablemente el término con el cual cuenta el Concesionario para asegurar los Recursos de Deuda necesarios para alcanzar el Cierre Financiero dentro de los 540 días siguientes a la Fecha de Inicio, una vez se exista un alcance definitivo del Proyecto. Lo anterior, pues los 540 días incluyen los 2 años de plazo máximo para entrega de Predios Distrito.	En primer lugar, se informa al interesado que se ha modificado la condición señalada en la minuta de contrato Parte Especial que se publicó en Secop I y en la página web de la Entidad a través de la Adenda No. 6, de manera que en la versión vigente del contrato no se condiciona el alcance del proyecto respecto al cumplimiento de los incrementos tarifarios, ni se determina el plazo para la obtención del Cierre Financiero a esta condición. Se le invita a revisar la nueva redacción sobre estos temas, presente en las Secciones 5.2(a)(ii) y 4.6(c), (d) y (e) de la Parte Especial de la minuta de contrato y 3.8(a) de la tabla de referencias a la Parte General. Tomando en cuenta lo anterior, a continuación se da respuesta a cada uno de los interrogantes planteados por el oferente: a) Se aclara al observante que el caso base obedece a lo establecido en la sección 4.2(b) del contrato parte especial, el cual corresponde al Alcance Total del proyecto, e incluye la realización de la carrera séptima. b) Al no existir ahora el condicionamiento del alcance del contrato sobre el cumplimiento del primer incremento, no resulta pertinente su apreciación. Se considera que el plazo establecido de 540 Días desde la Fecha de Inicio es adecuado y suficiente considerando también las precisiones que se desarrollan en el siguiente punto de esta respuesta. c) Se aclara que las condiciones para la acreditación de este Cierre Financiero están reguladas en la Sección 3.8(a) de la Parte General del Contrato y dentro de estas se tiene que el Concesionario puede presentar dentro de dicho plazo para el caso de Préstamos Bancarios "a) el contrato de crédito suscrito y/o b) una certificación emitida por el Prestamista..." (que se puede asimilar al *"soft financial close"* que indica el observante). Ahora bien, de acuerdo con la Sección 3.8(b) de la Parte General del Contrato (y el plazo señalado frente a la misma sección en la tabla de referencias a la parte general), en caso de optar por la certificación emitida por el(los) Prestamista(s), el Concesionario contará con un plazo adicional de 360 Días contados desde la fecha de suscripción del Acta de Inicio de la Fase de Construcción "para presentar el contrato de crédito suscrito o una certificación emitida por el(los) Prestamista(s) en la que conste que el contrato de crédito fue suscrito..." (asimilable al *"hard financial close"*), por lo cual se informa que su entendimiento sobre los plazos de presentación de cada documento no es correcto. Se considera entonces que los plazos establecidos son adecuados y suficientes para las condiciones establecidas de acreditación del Cierre Financiero. d) No se considera necesario realizar precisiones en el contrato ni modificar los plazos, de acuerdo con lo indicado en los literales anteriores de esta respuesta. e) Se aclara al interesado que en línea con lo indicado en el literal a, el caso base corresponde al Alcance Total del proyecto, que incluye la realización de la carrera séptima, y por lo tanto el Cierre Financiero deberá obtenerse teniendo en cuenta esta condición.	4.2 Parte Especial del Contrato de Concesión	Financiera
337	China Civil Engeneering Construction Corporation 30/07/2025	De lo dispuesto en la Sección 5.6. (h) no es claro si el fondeo mensual de la Subcuenta Central de Recaudo se efectuará sobre el 33,8266% de los ingresos brutos o netos por concepto de recaudo bajo el Contrato No. 001 de 2017, del Concesionario Recaudador. Adicionalmente, se solicita a la ANI aclarar de qué manera se compensarán las reducciones del recaudo por conceptos de evasión, elusión y restricción a la movilidad.	Se recomienda al observante realizar las validaciones en un contexto integral de la minuta del contrato, considerando cada uno de los numerales establecidos tanto en la Sección 5.6 mediante el cual se especifica de manera secuencial los aspectos a ser tenidos en cuenta para el giro de los recursos a la subcuenta en mención, con lo que se da claridad respecto a que el fondeo será de manera mensual de la Subcuenta Central Recaudo y se efectuará sobre el 33,8266% de los ingresos netos pero teniendo en cuenta todas y cada una de las especificidades establecidas en el numeral 5.6(h) de la minuta del Contrato (Sección que fue modificada mediante Adenda No. 6 que se publicó en Secop I y en la página web de la Entidad), por ejemplo descontando el monto de la contribución al Fondo de Seguridad Vial (por cuanto el FSV es recaudado y pagado por el Concesionario Recaudador), sin incluir sobrantes, ni rendimientos financieros y previo descuento de los costos de transacción que se causen; así como lo correspondiente que se haya establecido en el contrato de concesión No. 001 de 2017. Ahora bien, con respecto a la inquietud del observante respecto a las compensaciones por concepto de Evasión, Elusión y Menor recaudo se recomienda revisar al observante lo establecido tanto en la Parte General como en la tabla de referencias con respecto a las Secciones 3.3 numerales (g), (h) e (i), 13.2(a)(xix), 13.3(i) y 13.3(h) y sus correspondientes derivaciones y aclaraciones en la Parte Especial, así como lo establecido en la Sección 13.4 de la Minuta de Contrato Parte General.	5.6 (h) Parte Especial del Contrato de Concesión	Financiera
338	China Civil Engeneering Construction Corporation 30/07/2026	Se solicita a la ANI indicar cuál es el estado de avance de expedición del protocolo o instructivo que regule la relación entre Accesos Norte I y Accesos Norte II, y quién se ha previsto debe suscribir dicho protocolo.	Se informa al interesado que la entidad, con el fin de atender algunos de los comentarios realizados por los interesados, mediante las Adendas No. 5 y No. 6 publicadas en Secop I y en su página web, realizó algunas modificaciones y precisiones adicionales dentro de la minuta del contrato, por lo cual ya no presentará el documento adicional denominado "protocolo" por cuanto las redacciones introducidas son suficientes para dar claridad a las obligaciones de la entidad con referencia al recaudo y a la entrega de información.	N.A.	Financiera – Técnica
339	China Civil Engeneering Construction Corporation 30/07/2027	De conformidad con la Sección 6.1 (a) de la Parte General del Contrato, se deriva la obligación para el Concesionario de elaborar y entregar al Interventor los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico para todas las Unidades Funcionales, dentro de los 210 días siguientes a la Fecha de Inicio. Adicionalmente, el Concesionario deberá presentar al Interventor, dentro del mismo término de 2010 días, los Estudios de Detalle correspondientes a las UF cuya ejecución deba comenzar al inicio de la Fase de Construcción, de acuerdo con el Plan de Obras. Sin perjuicio de lo anterior, la Sección 4.5 (b) de la Parte Especial del Contrato, incluye un término de 2 años, contados a partir del Acta de Inicio para la entrega de los Predios Distrito (al menos un 80%) y hasta el 2025 para el 20% restante. Conforme a lo anterior, no es claro si debe el Concesionario o la Entidad asumir el costo de los nuevos diseños. Adicionalmente, se solicita a la ANI aclara si existiría un aumento del plazo en caso de dilación en el desarrollo de los diseños, en caso de ser imputable este hecho a una omisión de entrega de los Predios Distrito en los términos previstos en la Sección 4.5.	Se da respuesta el interesado en los siguientes términos: -Inicialmente es necesario informar que mediante la Adenda No 5 publicado en el SECOP I y la página web de la entidad, se ajustó la sección 6.1(b) del Contrato Parte General, para que se presenten los Estudios de Detalle al Interventor a los 270 días, de otra parte, la Sección 6.1(a) quedo en 210 días para realizar los Estudios y Diseños. -Seguidamente se debe tener en cuenta los plazos previstos, la Fase de Preconstrucción es de diecocho (18) meses contados desde la fecha de inicio del contrato, como lo establece el Contrato Parte Especial, numeral 4.8. -Adicionalmente, de conformidad con la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y la página web de la Entidad, se estableció en el Contrato Parte Especial, numeral 6.2 Programación de las obras, el plazo de 66 meses para la construcción de la UF6 Carrera Séptima, se debe contar a partir de la fecha de suscripción del Acta de Inicio de Construcción. De lo anterior, se tiene que en caso de que el contrato de concesión iniciara en el año 2022, al momento de la realización del segundo incremento tarifario en enero del año 2026, habrán transcurrido 30 meses de los 66 previstos para la construcción de la UF6, derivando en que el concesionario contará con al menos 36 meses para la ejecución de dichas obras. Por lo anterior, para la ANI es claro que, contemplando las diferentes Fases y puntos de partida, el concesionario contará con tiempo suficiente para el desarrollo de cada una de las etapas del proyecto. Por último y con respecto a los diseños y sus costos, se aclara que el desalcance de la Carrera Séptima es una condición precedente, que debe tener en cuenta el futuro Concesionario durante la elaboración de los Estudios y Diseños Fase III y en los planteamientos de los procesos constructivos en la calzada de mejoramiento y en la segunda calzada, lo cual deberá ser tenido en cuenta para la preparación y presentación de su oferta.	6.1 Parte General del Contrato de Concesión.	Técnica

340	China Civil Engeneering Construction Corporation 30/07/2028	Agradecemos que nos confirmen en qué documento del Proyecto Accesos Norte I se encuentra la obligación del Concesionario Recaudador de ceder a la ANI el 33, 8266% del recaudo del peaje que a su vez se está cediendo en el presente Contrato de Concesión.	Se informa al observante que la obligación de ceder el 33,8266% del recaudo del peaje por parte del concesionario Accesos Norte I hacia la Subcuenta Depósito Especial del Recaudo del patrimonio autónomo de ese proyecto, se encuentra contemplada en la Parte Especial del Contrato de Concesión No. 001 de 2017 en las Secciones 5.2 y 5.6(h)(1), para los fines que la ANI determine. Lo anterior aunado a la decisión de incorporar estos recursos como única fuente de retribución del proyecto Accesos Norte II, lo cual se ve plasmado a lo largo de la minuta del contrato de concesión y en la resolución de peajes del proyecto que cita en los antecedentes: "Dentro de la estructuración financiera del proyecto de Asociación Público Privada de iniciativa pública Accesos Norte Fase II, se contempló como única fuente de retribución del concesionario una porción del recaudo de peaje y el incremento tarifario previsto en la presente resolución de las estaciones Andes, Fusca y "estación de peaje ubicada en el acceso al puente curvo teletón", conforme a las condiciones establecidas en la minuta del contrato de concesión que hace parte del pliego de condiciones del proceso de selección No. VJ-VE-APP-IPB-001-2021, y las Secciones 4.2(a) y 4.5(g) del Contrato de Concesión No.001 de 2017."	Parte Especial del Contrato de Concesión Sección 4.6.	Financiera
341	China Civil Engeneering Construction Corporation 30/07/2029	Agradecemos nos confirmen el siguiente entendimiento: Lo señalado en esta sección implica que el Concesionario Recaudador no tendrá derecho a percibir los recursos provenientes del primer incremento de peaje? Si el entendimiento es correcto, cómo se individualizarán estos recursos de los demás cobrados en la tarifa para poder hacer el seguimiento?	Se informa al interesado que su entendimiento es correcto. Esto está explícitamente señalado en la sección 4.2(a)(ii)(2) de la parte especial del contrato de concesión No. 001 de 2017, así: "en caso de incremento de las tarifas establecidas en la Resolución de Estructura Tarifaria aplicable a este proyecto, dicho incremento no hace parte de la Retribución a la que tiene derecho el Concesionario en los términos de la Sección 4.3 de esta Parte Especial". Se aclara que estos recursos deberán delimitarse y dividirse según su fuente y para ello la Interventoria del contrato de concesión No.001 de 2017 y el equipo de supervisión de la ANI realizarán los cálculos, validaciones y verificaciones necesarias para el traslado de dichos recursos de conformidad con lo que se establece en ambos contratos de concesión y poder darles el tratamiento contemplado en dichos contratos. En todo caso, se informa al interesado que en la Parte Especial de la minuta de contrato que se publicó con la Adenda No. 6 en Secop I y en la página web de la Entidad, se modificó la redacción de la Sección 4.6(c) de la Parte Especial de la minuta de contrato (sección a la que se refiere su observación) y se invita a consultar la nueva redacción.	Parte Especial del Contrato de concesión Sección 4.6(c)(ii)	Financiera
345	China Civil Engeneering Construction Corporation 30/07/2033	Esta sección resulta inconsistente con la anterior (4.6(e)) en la medida en que en la sección 4.6(e) se señala que vencidos los 90 días el concesionario puede solicitar la terminación anticipada del contrato (se una interpretación que se hace para que esa sección tenga sentido), mientras que esta sección se dice que antes de terminar se buscará una revisión del alcance del contrato. Sugerimos a la ANI que ajustes las secciones de manera que reflejen correctamente su intención.	Se informa al interesado que las Secciones 4.2 y 4.6 de la Parte Especial del Contrato,entre otras, fueron ajustadas a través de la Adenda N°6 la cual se encuentra publicada en el SECOP I y en la pagina web de la Entidad, en el sentido de que en el evento que por causas no imputables al Concesionario no sea posible realizar el primer incremento de la estructura tarifaria de la que trata la primera fila de la tabla contenida en la Sección 5.2(a)(i) de la Parte Especial, se entenderá materializado el Riesgo de Menor Recaudo de conformidad con la Sección 3.3 (i) de la Parte General. Por lo anterior, la ANI lo invita a revisar las nuevas regulaciones para una mejor comprensión del proyecto y la respectiva erstructuración de su oferta.	Parte Especial del Contrato de concesión Sección 4.6(e)	Jurídica – Estructuración
346	China Civil Engeneering Construction Corporation 30/07/2034	Se solicita a la ANI aclarar exactamente cuál es el alcance de las obligaciones del concesionario frente a la segunda calzada de la carrera 7 puesto que esta sección señala que no se pueden hacer obras, gestiones prediales y de redes asociadas a la construcción de la segunda calzada. Esto quiere decir que las demás obligaciones de mantenimiento, diseño, y otras que resulten aplicables si deben realizarse? Es importante determinar con exactitud qué actividades se hacen y cuales no, en la medida en que la ANI deberá compensar al concesionario por todas las actividades ejecutadas (incluyendo diseño y rediseño) relacionadas con la segunda calzada que se ejecuten aún si la calzada no puede hacerse por causas no atribuibles al concesionario.	Se da respuesta al interesado en los siguientes términos: -Para el corredor existente de la Carrera Séptima, se deberan adelantar las actividades de Operación y Mantenimiento Rutinario teniendo en cuenta que estas obligaciónes hacen parte de la UF 0 y por lo cual se deberá aplicar los Indicadores listados en la Tabla 4 del Apéndice Técnico 4. -La Unidad Funcional UF6, induye el mejoramiento de la Calzada existente y la Construcción de la Segunda calzada, en donde se podrá adelantar todos los estudios y diseños para construcción considerando las dos posibilidades (carrera séptima en calzada sencilla y en doble calzada) y la Gestión ambiental entre otras, excluyendo lo indicado en la Sección (4.2(b)(vi) (anterior Sección 4.6(g)). del Contrato Parte Especial, de acuerdo con la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y la Página web de la entidad. -Por último, las compensaciones por rediseños no se tienen previstas, ya que el futuro concesionario debe considerar en sus diseños las dos posibilidades (carrera séptima en calzada sencilla y en doble calzada) al momento de la presentación de su oferta, teniendo en cuenta que las condiciones están establecidas desde el inicio de la ejecución del contrato, por lo tanto, es responsabilidad del interesado la realización de los cálculos y proyecciones en cada caso.	Parte Especial del Contrato de concesión Sección 4.6(g)	Técnica
347	China Civil Engeneering Construction Corporation 30/07/2035	En el evento en que no se pueda realizar el aumento de peaje en 2023 el aumento que se haga en 2026 debe compensar el aumento de 2023?	Se informa al interesado que en la versión de minuta del Contrato Parte Especial de la Adenda No. 6 publicada por la entidad en Secop I y en su página web, se precisa en la Sección 4.6(c) lo siguiente: "En el evento que, por causas no imputables al Concesionario, no sea posible realizar el primer incremento de la estructura tarifaria de que trata la primera fila de la tabla contenida en la Sección 5.2(a)(ii) el 16 de enero de 2023, se entenderá materializado el Riesgo de Menor Recaudo de conformidad con la Sección 3.3(i) de la Parte General.". De esta manera, es aplicable ahora el mecanismo de compensacion de riesgos de menor recaudo para este evento, sin perjuicio de la posibilidad de lograr dichos incrementos de manera gradual en otros años según lo indicado en la Sección 4.6(e). En ese sentido, en caso de no lograrse el incremento establecido, se deberá dar aplicación a las Secciones del contrato que versan sobre este riesgo.	Parte Especial del Contrato de Concesión sección 5.2.(a)(ii)	Financiera
348	China Civil Engeneering Construction Corporation 30/07/2036	Qué impacto tiene el no poder hacer el incremento del peaje en 2023 frente al 70% que la ANI busca retener en la Subcuenta de Excedentes? Cuál es el uso esperado de estos recursos?	Se informa al interesado que se ha modificado la condición señalada por el observante en la minuta de contrato Parte Especial que se publicó en Secop I y en la página web de la Entidad a través de la Adenda No. 6, de manera que las fechas de los incrementos tarifarios siguen siendo en 2023 y 2026 pero ya no se tiene prevista la división de 70% / 30% ni se destinan recursos a la Subcuenta Excedentes ANI derivados de los incrementos en ningún caso. Por lo anterior, se le invita a revisar la nueva redacción presente en las Secciones 5.2(a)(ii) y 4.6(c), (d) y (e) de la Parte Especial de la minuta de contrato, sobre este particular.	Parte Especial del Contrato de Concesión sección 5.2.(a)(ii)	Financiera

356	China Civil Engeneering Construction Corporation 30/07/2044	Agradecemos a la ANI confirmar nuestro entendimiento planteado anteriormente y su aplicación a esta sección: el cálculo del 33,8266% se hace sobre el ingreso bruto del recaudo de peajes del Concesionario Recaudador descontados el valor de los vehículos categoría IE2.	Se aclara al interesado que su entendimiento no es correcto, por cuanto falta tomar en cuenta en dicho cálculo la exclusión de los incrementos tarifarios si ya han sido aplicados, y los descuentos a los que haya lugar que incluyen FOSEVI, sobrantes, costos de transacción, etc. Se aclara al observante, en todo caso, que la referida Sección 5.6(h) de la Parte Especial de la minuta de contrato fue modificada a través de la Adenda No. 6 que se publicó en Secop I y en la página web de la Entidad y se invita a consultar la nueva redacción.	Parte Especial del Contrato de Concesión sección 5.6(h)(1)(iii)	Financiera
358	China Civil Engeneering Construction Corporation 30/07/2046	Agradecemos a la ANI confirmar cómo se va a manejar el caso en que haya controversia sobre los montos recaudados por el Concesionario Recaudador? (por ejemplo si hay evasión)	Se informa al interesado que el Concesionario del proyecto Accesos Norte Fase II podrá formular ante la ANI las solicitudes de aclaración o corrección sobre el valor transferido, quien se encargará a través de las interventorías de validar la objeción, y de ser favorable la respuesta a la reclamación sobre un menor valor, dará aplicación a lo previsto en la Sección 5.6(h)(viii) de la minuta de Contrato Parte Especial que indica lo siguiente (según la versión publicada mediante adenda No. 6 en Secop I y en la página web de la Entidad: "En caso que la suma consignada por el Patrimonio Autónomo Recaudo a la Subcuenta Central Recaudo fuere inferior a la que corresponda de acuerdo con lo previsto en este Contrato, la ANI adelantará las gestiones necesarias ante el Concesionario Recaudador y reconocerá la diferencia, de conformidad con lo establecido en la Sección 3.6 de la Parte General desde la fecha en la que realizó la consignación y hasta el pago de la diferencia."	Parte Especial del Contrato de Concesión sección 5.6(h)(4)	Financiera
359	China Civil Engeneering Construction Corporation 30/07/2047	En el evento regulado en esta sección agradecemos a la ANI confirmar que no habrá lugar a "gross up" de ninguna naturaleza, siendo este un riesgo a cargo de la ANI.	En primer lugar, se informa al interesado que los riesgos asignados a la ANI están claramente definidos en la sección 13.3 de la minuta del Contrato Parte General, por lo cual no es procedente su afirmación. Ahora bien, si su observación se refiere a la diferencia que pueda generar el redondeo de las tarifas respecto a la "tarifa antes del redondeo" se aclara sobre este redondeo, que en la Sección 5.6(h)(ii)(2)(iii) de la Parte Especial de la minuta de contrato que se publicó en Secop I y en la página web de la Entidad a través de la Adenda No. 6, se indica que se fondeará mensualmente la subcuenta Central Recaudo Mensual con el monto que resulte de lo siguiente, entre otras fuentes: "(iii) El valor remanente, una vez descontadas las sumas indicadas en el numeral i anterior, del recaudo de peaje efectivamente obtenido por el Concesionario Recaudador, sin incluir Sobrantes ni rendimientos financieros y previo descuento de los costos de transacción que se causen, cuyo resultado se asocia a: ● El recaudo obtenido del 100% de los incrementos de las tarifas indicadas en la(s) Resolución(es) de Estructura Tarifaria aplicable(s) al Proyecto..." Se tiene entonces, que la totalidad del redondeo de las tarifas usuario (para arriba o para abajo) será asumido por el concesionario del proyecto Accesos Norte Fase II por cuanto está asignado a él "el valor remanente, una vez descontadas las sumas indicadas en el numeral i anterior", numeral que a su vez indica la distribución del 100% de las tarifas usuario "sin incluir los incrementos tarifarios". Por lo tanto, con la suscripción del contrato el Concesionario acepta que este valor remanente se asocia al 100% de los incrementos más las demás recursos que eventualmente se puedan presentar, y en consecuencia acepta también que el redondeo de la totalidad de las tarifas usuario (para arriba o para abajo) le es asignado dentro de este remanente. Por lo tanto no se acepta su observación.	Parte Especial del Contrato de Concesión sección 5.6(h)(4)	Financiera
363	China Civil Engeneering Construction Corporation 30/07/2051	Respetuosamente solicitamos a la ANI definir mejor esta concepto. Tal como está actualmente, es más fácil señalar que el riesgo de elusión es del concesionario. El listado es tan abierto e indeterminado que no resulta de esto ningún beneficio para el Concesionario.	Se informa al interesado que el riesgo de Elusión se encuentra en cabeza de la entidad pública, de acuerdo con lo establecido en la sección 13.3(i) de la Minuta Parte General, sin embrago, en consideración con las particularidades del proyecto, las características de la zona en la que se desarrollará y en general a los análisis realizados en la etapa de estructuración al respecto de futuros proyectos viales en la zona de influencia; el riesgo de Elusión se acotó en las secciones 3.3(g), 3.3(h) y 13.4 de la Tabla de Referencias del contrato Parte Especial. Así las cosas, se consideran apropiadas las excepciones listadas y establecidas en el Contrato para el riesgo de Elusión, por lo cual, no se hace necesario realizar los ajustes solicitados.	Parte Especial del Contrato de Concesión Tabla de Referencias sección 1.57 y 1.118	Técnica
365	Dentons Cárdenas & Cárdenas 4/08/2021	El Contrato de Concesión en la parte Especial dispone que la Cuenta Central de Recaudo se fondeará mensualmente con el 33,8266% del recaudo de peaje (…), desde la constitución del Patrimonio Autónomo hasta el vencimiento del plazo de este Contrato. No obstante lo anterior, el Contrato de Concesión Accesos Norte II no consagra mecanismo alguno para que el Concesionario de Accesos Norte II reciba de la ANI información periódica sobre ese recaudo de peaje. El flujo adecuado de información del Concesionario Recaudador al Concesionario de Accesos Norte II es fundamental, tanto para el Concesionario de Accesos Norte II, como para los financiadores, quienes deben hacer seguimiento al desempeño del tráfico para entender la situación del proyecto y sus perspectivas a mediano y largo plazo. Para el Concesionario de Accesos Norte II esta información es fundamental para saber si el valor que se está transfiriendo a la Cuenta Central de Recaudo, correspondiente al 33, 8266% del recaudo de peaje, es correcto. Además, necesita esta información para determinar si se están dando eventos de elusión y evasión, entre otras cosas, así como para planear sus campañas de mantenimiento y ajustar las perspectivas de costos de operación y el número de empleados necesarios para atender y servir a los usuarios de la mejor manera. Los financiadores, por su parte, necesitan la información del tráfico para preparar sus reportes periódicos de revisión de los créditos con los cuales se determinan las calificaciones internas y en consecuencia la obligación de hacer provisiones de ser el caso. En la medida en que para el Concesionario de Accesos Norte II y sus financiadores es crítico recibir la información de recaudo y tráfico a tiempo, de manera atenta solicitamos incluir una obligación contractual a cargo de la ANI, en el Contrato de Concesión Accesos Norte II, de entregar, mensualmente, la información de tráfico histórico y recaudo al Concesionario de Accesos Norte II. De no ser así, creemos que esa circunstancia puede dificultar la participación de varios financiadores y por consiguiente impedir al Concesionario lograr al cierre financiero. No consideramos adecuado ni suficiente que los dos concesionarios pacten esta obligación en el protocolo a suscribir entre ellos. Reiteramos que debe ser una obligación a cargo de la ANI, quien, según respuesta No. 113, "… a través del Concesionario Recaudador será la responsable de adelantar el cobro y recaudo de peaje (…)."la atenta solicitamos incluir una obligación contractual a cargo de la ANI, en el Contrato de Concesión Accesos Norte II, de entregar, mensualmente, la información de tráfico histórico y recaudo al Concesionario de Accesos Norte II. De no ser así, creemos que esa circunstancia puede dificultar la participación de varios financiadores y por consiguiente impedir al Concesionario lograr al cierre financiero. No consideramos adecuado ni suficiente que los dos concesionarios pacten esta obligación en el protocolo a suscribir entre ellos. Reiteramos que debe ser una obligación a cargo de la ANI, quien, según respuesta No. 113, "… a través del Concesionario Recaudador será la responsable de adelantar el cobro y recaudo de peaje (…)."	Se informa al interesado que de acuerdo con la Sección 4.3(o) incluida en la tabla de referencias a la parte general contenida en la minuta de Contrato Parte Especial publicada mediante Adenda No. 5 en Secop I y en la página web de la Entidad, la ANI tendrá la obligación de "Entregar al Concesionario el Día siguiente a la suscripción del Acta de Inicio, un usuario y contraseña que le permita acceder al Sistema Informático de Contabilización y Control – SICC, del Contrato No. 001 de 2017 para consultar la información de recaudo y tráfico de las Estaciones de Peaje. Esta obligación es aplicable para todas las Fases y Etapas del presente Contrato y la entidad deberá garantizar el acceso permanente a dicha información". En tal sentido, se considera que con la inclusión anterior se da solución a las inquietudes planteadas por el observante y finalmente se precisa que en cualquier caso, la minuta de contrato cuenta con los mecanismos suficientes que permiten a la entidad cumplir con sus obligaciones frente al concesionario.	Contrato Parte Especial Secóin 5.6 (h) (1) (iii) – Subcuenta Central de Recaudo	Financiera
366	Dentons Cárdenas & Cárdenas 4/08/2021	El Contrato en la parte Especial dispone que la Cuenta Central de Recaudo se fondeará mensualmente con el 33,8266% del recaudo de peaje, desde la constitución del patrimonio Autónomo hasta el vencimiento del plazo del Contrato de Concesión. Entendemos que a esta suma transferida mensualmente no se le descontarán los costos de operación y mantenimiento ($964.000.000 mensuales de precios del 2014) y que solamente se descontarán los costos de transacción. Favor confirmar nuestro entendimiento.	Se aclara al observante que su entendimiento no es correcto, por cuanto falta indicar que la base de dicho cálculo debe excluir los incrementos tarifarios si ya han sido aplicados, el recaudo de la categoría IE2, y además los descuentos aplicables no son solamente los indicados en su observación, sino que incluyen también FOSEVI, sobrantes, costos de transacción y rendimientos financieros. Se aclara al observante, en todo caso, que la referida Sección 5.6(h) de la Parte Especial de la minuta de contrato fue modificada a través de la Adenda No. 6 que se publicó en Secop I y en la página web de la Entidad y se invita a consultar la nueva redacción. Respecto a los costos de operación y mantenimiento se aclara que en dicha Sección no se hace referencia a ellos por cuanto estos aplicaban únicamente hasta el 29 de febrero de 2020 (y por lo tanto se descontaron del recaudo correspondiente a la Sección 5.6(h)(i)(1)(i) de la Parte Especial), mientras que esta Sección (que ahora corresponde a la Sección 5.6(h)(ii)(2)(ii) en la versión de minuta de contrato Parte Especial publicada con la Adenda No. 6 en Secop I y en la página web de la Entidad) se refiere es a los fondeos que se realizarán mensualmente con el recaudo obtenido desde la constitución del Patrimonio Autónomo de este Contrato.	Contrato Parte Especial Secóin 5.6 (h) (1) (iii) – Subcuenta Central de Recaudo	Financiera

367	Dentons Cárdenas & Cárdenas 4/08/2021	Por favor aclarar qué Fórmula de Liquidación del Contrato se aplicará en caso de Terminación Anticipada por no ser posible implementar el primer aumento de tarifa de peaje.	Se informa al interesado qué la Fórmula de Liquidación que se aplicará en el caso de una terminación anticipada, sea cual sea el motivo que origine la terminación anticipada (salvo que se tratara de una terminación unilateral en los términos del Artículo 32 de la Ley 1508 de 2012), dependerá de la etapa en la que se encuentre el contrato en el momento en que este evento descrito se materialice, tal y como se encuentra establecido en la sección 17.2 (b)(vi) de la minuta del Contrato Parte General, de manera que podrá resultar aplicable la fórmula de la Sección 18.3 (c) o la de la Sección 18.3 (d) de la minuta del Contrato Parte General, dependiendo de si este evento ocurre durante la Fase de Preconstrucción o durante la Fase de Construcción, respectivamente.	Sección 18.3 de la Parte General-Fórmulas de Liquidación del Contrato – pago por terminación anticipada	Financiera
368	Dentons Cárdenas & Cárdenas 4/08/2021	La Fórmula de Liquidación prevista en la sección 18 (c), en caso de Terminación Anticipada con anterioridad al inicio de la Fase de Construcción, no reconoce la deuda o financiación obtenida por el Concesionario. Si bien el plazo para acreditar el Cierre Financiero es de 540 Días, es muy posible que el Cierre Financiero se logre en la fase de pre-construcción (que dura 18 meses). Si esto es así, habrá una parte de la deuda que no será reconocida. Es poco probable que esto sea aceptable para los financiadores, ya que el pago por terminación anticipada no cubrirá la deuda en su totalidad. Esto puede dificultar la participación de bancos y otros inversionistas, lo cual pone en peligro la posibilidad del proyecto de llegar a cierre financiero. Por lo tanto, sugerimos que la fórmula de terminación de la sección 18 (c) reconozca la deuda.	Se informa al interesado que no se acoge su observación, teniendo en cuenta que el desembolso efectivo de los Recursos de Deuda ocurre en mayor medida dentro de la fase de construcción del contrato, pues el inicio de esa fase es generalmente uno de los requisitos para el inicio de los desembolsos en el marco del contrato de crédito y donde se realiza la inversión fuerte del proyecto, por lo cual no resulta probable que ocurra dicha situación y en cambio, de incluir un componente de deuda desde la preconstrucción se podrían estar generando incentivos inadecuados y encareciendo artificialmente la liquidación en perjuicio del interés público. Adicionalmente se precisa, que mediante la Adenda No. 5 que se publico en Secop I y en la página web de la Entidad se incorporaron ajustes respecto al plazo para acreditar el Cierre Financiero.	Sección 18.3 de la Parte General-Formulas de Liquidación del Contrato – pago por terminación anticipada	Financiera
373	STRABAG S.A.S. 4/08/2021	De acuerdo con los planos de los puentes vehiculares de las UF1, UF2, UF3 y UF4 encontrados en el cuarto de datos, el gálibo vertical sobre la lámina de agua definida en la cota 2551,01 es de 1,03 m. De acuerdo con el Manual de Diseño Geométrico INVIAS 2008 este gálibo debe ser 2,00 m o 2,50 m de acuerdo a como se clasifique el tipo de flujo del humedal. ¿Con base en lo anterior se solicita a ANI defina cuál debe ser el gálibo vertical mínimo de estos puentes sobre los humedales?	Se informa al interesado, que en los estudios y diseños de referencia el gálibo y la lámina de agua (Cota de inundación) presentada en el humedal Guaymaral para un periodo de retorno de 100 años para los puentes de conexión hídrica de los humedales Torca y Guaymaral se referencia en el informe de Hidráulica, Hidrologia y Socavación, numeral 3.8.11, plano ACF-AN-VII-03-PL-31-0010-V1 que en el CUARTO DE DATOS corresponde a la Carpeta Bogota, Carpeta E, Carpeta E14, archivo E14213. El Gálibo para los estudios de referencia empleado en la Estructuración se definió con las entidades Distritales, tal como se puede identificar en la información referenciada; no obstante ello, se informa que será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta, por lo tanto, los diseños para fase III deberán ser validados y actualizados conforme a la reglamentación vigente, incluido los criterios que se llegasen a requerir de acuerdo al diseño a Fase III. En Jurisdicción del Distrito se aplicó la normativa de la EAAB y no la del INVIAS.	Data Room - Carpeta C	Técnica
374	STRABAG S.A.S. 4/08/2021	Actualmente hay tres puentes peatonales sobre la Autopista Norte: Calle 193, Calle 199 y Calle 207, los cuales deberan ser demolidos por la ampliacion de la via. Teniendo en cuenta que se tiene previsto la construcción de seis puentes peatonales nuevos de este proyecto, favor confirmar cuales de los seis puentes nuevos reemplazan los puentes a demoler.	Se informa al Interesado que, en la Autopista norte, se deben construir seis Puentes Peatonales nuevos los cuales se identifican y se proyecta su ubicación en la Tabla 12 del Apéndice Técnico 1. De los tres (3) Puentes Peatonales existentes ubicados en la Autopista Norte deberán ser parte de la operación y mantenimiento hasta que sean reemplazados como parte de las intervenciones previstas en el Apéndice técnico 1.	APÉNDICE TÉCNICO 1 ALCANCE DEL PROYECTO	Técnica
378	STRABAG S.A.S. 4/08/2021	En la Tabla 7 se menciona que en la UF7 perimetral Sopó 3 se tienen 3 puentes vehiculares proyectados: 1. Puente Padre Jesús K1+146.39 2. Puente K3 + 600 y 3. (3) Puente Tres Esquinas K7+340. Sin embargo en la Tabla 9 y en la Tabla 10 que corresponden a las obras e intersecciones mínimas que debe desarrollar el Concesionario solo se hace referencia a "Interseccion a desnivel Tres Esquinas". Favor aclarar el alcance del Concesionario para los dos puentes restantes : Puente Padre Jesús K1+146,39 y Puente K3 + 600	Se informa al interesado, que el Apéndice Técnico 1 – Alcance, se establece las obras a realizar en el proyecto, como lo especifica en su observación en la Tabla 7 del mencionado apéndice en la fila de la UF7, se menciona: " 3 puentes vehiculares proyectados: Puente padre Jesús K1+146.39, Puente K3 + 600, Puente Tres Esquinas K7+340" los tres puentes hacen parte del alcance del proyecto. Ahora bien, atendiendo a su observación también se referenciarán el Puente padre Jesús K1+146.39 y el Puente K3 + 600 en la Tabla 9 "UF0 – UF7 Obras que como mínimo debe desarrollar el Concesionario" del Apéndice Técnico 1, modificación que se realizó mediante la Adenda No 2 publicada en SECOP I y en la página web de la ANI.	APÉNDICE TÉCNICO 1 ALCANCE DEL PROYECTO - DATA ROOM	Técnica
382	STRABAG S.A.S. 4/08/2021	Trazado y diseño geométrico: Para las diferentes unidades funcionales se debe incluir la intervención de accesos a las vías y predios que se conectan actualmente con la autopista Norte o carrera séptima. Sin embargo dentro de la información suministrada en el DATA ROOM es escasa la información de diseños y anexos de las soluciones previstas para los diferentes accesos. conforme a esto solicitamos: 1. Aclarar la inclusión de esta intervención en CAPEX del proyecto. 2. Información de diseños, planos, anexos de cantidades de explanación o de materiales de estructura de pavimento, puesto que dentro de la información suministrada en el DATA ROOM No encuentra.	Se informa al interesado que mediante Adenda 2 publicada en SECOP I y en la página web de la ANI se ajustó la tabla 11 del Apéndice Técnico 1, en la que se encuentra identificado el listado de accesos que hacen parte del Alcance del proyecto, los cuales, corresponden a los existentes al momento de realizar los Estudios de Factibilidad o Referencia. Por otra parte, se informa que los "accesos especiales" presentados en el informe de diseño geométrico no se deben tomar como parte del alcance en su totalidad, ya que específicamente los accesos de los planes parciales proyectados (Otoño, Santa María y CIM Norte) no existen y los deberá ajustar el proyecto que se implemente más tarde entre el Plan Parcial y el Corredor Vial. De otro lado, se informa que en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogota, en las Carpetas C113 y C21111, se encuentran los archivos de Cotas y Coordenadas y los Planos respectivamente de los accesos que fueron objeto de revisión geométrica, los demás fueron identificados por áreas de la estructura de pavimento para la valoración del presupuesto en el CAPEX. Por último, se aclara que será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta.	APÉNDICE TÉCNICO 1 ALCANCE DEL PROYECTO - DATA ROOM	Técnica

386	STRABAG S.A.S. 4/08/2021	Se requiere confirmar por parte del estructurador con que versión de Reserva Vial adelantó los estudios para la Carrera Séptima y Autopista Norte, debido a que la Reserva encontrada en el Data Room presenta inconsistencias respecto a la Reserva Vial de la la plataforma de Datos Abiertos de Bogotá D.C. (Reserva vial oficial del Distrito Capital). Resaltamos que al cruzar los diseños del estructurador y la reserva vial oficial y vigente, se requeriría afectar la reserva y con ello el articulado del Decreto 088 de 2017 Plan Zonal del Norte "Ciudad Lagos de Torca" (VER IMAGEN EN DOCUMENTO ANEXO)	Se informa al interesado que el 30 de julio de 2021 fue expedida la Resolución de Declaratoria de Utilidad Pública e Interés Social del proyecto Accesos Norte Fase II, la cual, incluye la Franja de intervención de los corredores viales del proyecto, y que puede ser consultada en el CUARTO DE DATOS, Carpeta Otros Anexos, Carpeta B. Sin embargo, es pertinente informar que la Reserva Vial referenciada a los estudios corresponde a la establecida en el POT vigente. "190 del 2004" y entregada por el Distrito en el marco de la Estructuración del Proyecto. Ahora bien, si en la revisión de la información que adelantan los interesados se encuentran diferencias entre la Reserva Vial del Cuarto de Datos y alguna versión más reciente que haya publicado la SDP, el Distrito es autónomo de realizar los ajustes que estime pertinentes ya sea por este proyecto, Lagos de Torca o el CIM Norte. De la imagen presentada, se aprecian diferencias en las intersecciones de la Carrera Séptima con la AV. Guaymaral, intersección que no esta en el alcance del presente proyecto; en la Autopista Norte se presenten diferencias en las intersecciones de El Polo y la Av. Guaymaral que se aprecian acordes con los diseños de referencia de este proyecto.	DATA ROOM CARPETA P	Técnica
390	STRABAG S.A.S. 4/08/2021	Se requiere conocer por parte del estructurador la forma como fueron coordinadas las implantaciones de los diseños de las diferentes estructuras, debido a que se evidencia que algunas se superponen. (VER IMAGEN EN DOCUMENTO ANEXO)	Se informa al interesado que la implantación del puente hidráulico y peatonal corresponde a los estudios de factibilidad y que el futuro Concesionario deberá ubicar definitivamente en los Estudios y Diseños Fase III con los lineamientos dados en el Apéndice Técnico 1 para las obras hidráulicas en los humedales y los puentes peatonales. Adicionalmente, se aclara al interesado que las obras en la Conexión hídrica de los humedales y su ubicación deberá ser definida por el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III, de acuerdo a lo establecido en la Tabla 9 de la Sección II.4(c) del Apéndice Técnico 1, lo anterior, teniendo en cuenta que con la publicación de la Adenda 5 en el SECOP I y en la página web de la Entidad, se ajustó la Tabla 9 y se eliminó la Nota relacionada con las obras de conexión hídrica. En ese orden de ideas, sin perjuicio de la solución técnica que adopte el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III, se deberá cumplir con los determinantes que establezcla la Autoridad Ambiental para ese tipo de infraestructura. Adicionalmente, se aclara que la información contenida en el CUARTO DE DATOS se incluye a título meramente informativo de acuerdo con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones.	DISEÑOS DISPONIBLES EN DATAROOM	Técnica
392	STRABAG S.A.S. 4/08/2021	La documentación contenida en el volumen de drenajes para Bogotá (Volumen E) no concuerda con el planteamiento de construcción de obras mayores de cruce (puentes) especificado en el Anexo Técnico 1. Con base en lo anterior, se solicita a la ANI remitir la versión final	Se informa al interesado que la información contenida en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogotá, Carpeta E es la versión final de los drenajes de los Estudios y Diseños para la Estructuración Técnica. Se aclara que la ubicación definitiva de las obras mayores de cruce o puentes de conexión hídrica de los humedales deberá ser definida por el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III, de acuerdo a lo definido en la Nota 2 de la Tabla 9 de la Sección II.4(c) del Apéndice Técnico 1. Finalmente, se recomienda revisar la información compartida por el Fideicomiso Ciudad Lagos de Torca ubicado en el enlace que se encuentra en el archivo S1, en el cual se relaciona información más reciente de topografía, hidrología e hidráulica en el área de influencia del proyecto, que contempla el desarrollo del POZ Norte Ciudad Lagos de Torca.	DATAROOM CARPETA E	Técnica
393	STRABAG S.A.S. 4/08/2021	Si bien el anexo técnico 1 especifica que las obras de cruce deben i) Garantizar la conectividad hidráulica de los humedales, y ii) garantizar el cumplimiento de los determinantes ambientales requeridos por el Ministerio como autoridad ambiental competente. Se solicita saber si el MADS, ya dio su concepto de no objeción respecto a las configuracion de las obras de cruce (6 puentes por calzada), los gálibos y luces manejadas entre otras características de los puentes. Si los condicionantes ambientales establecidos para las obras en el área de humedales, genera cambios en las características de las obras de cruce que fueron presentadas a la ANLA, y sobre la cual se pronuncia en su oficio de respuesta con radicado ANLA 2019128388-2-000, aclarar si se tiene previsto por el estructurador gestiones adicionales ante la ANLA.	Se informa al interesado que los determinantes y criterios ambientales definidos por la Autoridad Ambiental, deben ser tenidos en cuenta por el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños respectivos, para que garanticen un óptimo manejo y conducción de las aguas, la conexión hídrica y protección de los ecosistemas, en atención a las disposiciones contenidas en el oficio de salida ANLA No. 2019128388-2-000 del 29 de agosto de 2019 (incluido en el cuarto de datos, archivo J31), la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales fijó los términos de referencia que deberán ser tenidos en cuenta por el Concesionario para la elaboración del estudio de impacto ambiental del proyecto. En el literal h del numeral 4to del apartado "Resultado de la Evaluación" contenido en el citado documento, la ANLA solicitó: "Presentar los estudios y diseños de las estructuras hidráulicas previstas para el adecuado manejo de aguas de los humedales Torca y Guaymaral, y demás cuerpos de agua interceptados por los dos corredores viales, Autopista Norte y Carrera Séptima, que garanticen un óptimo funcionamiento y la conectividad de flujo de los dos sistemas y de los demás cuerpos de agua". Se informa, que no es requisito que la ANLA emita la no objeción a los Estudios y Diseños presentados para su evaluación. Finalmente, se adara que la ANI no tiene considerada gestiones adicionales ante la ANLA.	APÉNDICE TÉCNICO 1 ALCANCE DEL PROYECTO	Técnica

394	STRABAG S.A.S. 4/08/2021	Dentro de la base de datos del Data Room de la ANI, no se evidencia gestión de comunicaciones con ISA. Por favor indicar si existe información acerca de trámites y gestiones realizadas con ISA e indicar qué compromiso existe en relación con el realce del cruce de la línea en la Calle 201 con Autopista Norte.	Se informa al interesado que, en el Apéndice Técnico 5 "Interferencias con Redes", se encuentra listado a título informativo un inventario preliminar de las Redes identificadas en las inmediaciones del Proyecto, adicionalmente, en este Apéndice se establece la obligación del Concesionario de adelantar todos los procedimientos que, de acuerdo con el estado de la técnica, le permitan identificar la existencia real de Redes que puedan verse afectadas por el Proyecto, así como de diseñar y llevar a cabo las soluciones constructivas necesarias para resolver dicha afectación. En referencia a los trámites y gestiones con las empresas titulares de las Redes, el Apéndice Técnico 5 para la fase de Pre-construcción, dispone lo siguiente "(…) El Concesionario deberá adelantar, con los propietarios, gestores y/o administradores – según sea el caso- de cada una de las Redes, a su cuenta y riesgo, todos los procesos de gestión requeridos por la Ley Aplicable para acordar y aplicar, mediante los instrumentos respectivos, las condiciones relativas al diseño definitivo, costeo, pago e implementación de la soluciones respectivas, entre ellos, los requeridos en la Sección 3.2.1(e) de este Apéndice (…)". En este orden de ideas, es una obligación contractual del futuro concesionario realizar el inventario definitivo de Redes que puedan verse afectadas por el Proyecto, y adicionalmente, también es obligación del futuro concesionario, realizar los trámites y gestiones correspondientes ante las empresas titulares de las Redes. Finalmente se indica que, mediante la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y la página web de la entidad se ajustó en el Apéndice Técnico 1 el alcance del proyecto, excluyendo del alcance la Construcción del Intercambiador de El POLO (Calle 201 con Autopista Norte).	APÉNDICE TÉCNICO 5 2.2 Interferencias de Redes identificadas y Soluciones Propuestas	Técnica
395	STRABAG S.A.S. 4/08/2021	Por favor confirmar si se dispone de estudios fotométricos para las cuatro intersecciones del proyecto (Avenida El Polo, Retorno Calle 224 y Retorno Calle 242, Calle 3 con la Perimetral de Sopó y Tres Esquinas con Concesión Perimetral de Oriente de Cundinamarca)	Se informa al interesado que no se cuenta con los estudios fotométricos para las intersecciones mencionadas en su observación, lo anterior teniendo en cuenta que estos estudios hacen parte de los Estudios y Diseños Fase III que deberá adelantar el futuro Concesionario. Adicionalmente, se aclara que la información del CUARTO DE DATOS estará disponible a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones y será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta, por lo tanto, los diseños para fase III deberán ser validados y actualizados conforme a la reglamentación vigente.	APÉNDICE TÉCNICO 1 Tabla 10 - UF 1 A UF 7 - Intersecciones que como mínimo debe desarrollar el Concesionario	Técnica
396	STRABAG S.A.S. 4/08/2021	Agradecemos confirmar si se cuenta con factibilidad (Condiciones de servicio) del operador de red Enel-Codensa para redes eléctricas del proyecto.	Se informa al interesado que no se cuenta con pronunciamiento de Enel-Codensa, sobre factibilidad para el servicio o suministro de redes eléctricas para el proyecto y será responsabilidad del futuro concesionario, adelantar el trámite correspondiente ante la empresa Enel-Codensa, durante la elaboración de los estudios y diseños Fase III.	Data Room Bogotá- P2	Técnica
397	STRABAG S.A.S. 4/08/2021	Agradecemos confirmar si existe autorización de viabilidad del alumbrado público ante la UAESP y ante el Municipio de Sopó.	Se informa al interesado que, no se cuenta con el pronunciamiento de la UAESP y del Municipio de Sopó sobre la autorización de viabilidad del alumbrado público, está deberá ser tramitada por el futuro Concesionario para los Estudios y Diseños Fase III, adicionalmente se aclara que en los corredores existentes de Bogotá y Sopó se encuentran sectores con redes de alumbrado público existentes y en servicio.	Data Room Bogotá- P2 Data Room Sopó - K2	Técnica
398	STRABAG S.A.S. 4/08/2021	Por favor indicar si existe información acerca de trámites y gestiones realizadas con los propietarios de las redes alta y media tensión (Enel-Codensa).	Se le informa al interesado que, en referencia con los trámites y gestiones con las empresas titulares de las Redes, el Apéndice Técnico 5 para la fase de Pre-construcción, dispone lo siguiente "(…) El Concesionario deberá adelantar, con los propietarios, gestores y/o administradores – según sea el caso- de cada una de las Redes, a su cuenta y riesgo, todos los procesos de gestión requeridos por la Ley Aplicable para acordar y aplicar, mediante los instrumentos respectivos, las condiciones relativas al diseño definitivo, costeo, pago e implementación de la soluciones respectivas, entre ellos, los requeridos en la Sección 3.2.1(e) de este Apéndice (…)". En este orden de ideas, es una obligación contractual del futuro concesionario, realizar los trámites y gestiones correspondientes ante las empresas titulares de las Redes.	APÉNDICE TÉCNICO 5 2.2 Interferencias de Redes identificadas y Soluciones Propuestas	Técnica
401	STRABAG S.A.S. 4/08/2021	La carpeta N5 para Sopó está vacía. Se solicita sea entregada esta información.	Se informa al interesado que, la subcarpeta "N5" contenida en la subcarpeta "N", de los estudios de Sopo, contiene las diferentes comunicaciones derivadas del Estudio Ambiental realizado para la etapa de Factibilidad del proyecto, adicionalmente se informa que la información contenida en la carpeta N5, fue cargada también en la carpeta N5-B sin utilizar carpetas comprimidas, con el fin de facilitar el acceso a la información.	DATAROOM CARPETA N	Técnica

402	STRABAG S.A.S. 4/08/2021	Para las UF1 a UF5 falta la correspondencia entre la ANI y la ANLA. Oficios con radicados ANLA ANLA 2019039155-2-00 del 28 de marzo de 2019, ANLA 2019108302-1-000 del 26 de julio de 2019 y la información anexa entregada con estos oficios.	Se informa al interesado, que de acuerdo a su solicitud, en el Aviso Informativo No 1 publicado en SECOP I y en la página web de la ANI, se informó que se comparten las comunicaciones solicitadas en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogota. Carpeta J, Carpeta J7.	DATAROOM CARPETA J	Técnica – Ambiental
404	STRABAG S.A.S. 4/08/2021	Para la UF7 hace falta copia del acta realizada durante el proceso de licenciamiento con la Concesión Perimetral de Oriente.	Se informa al interesado que, el acta objeto de consulta no existe, sin embargo, sobre el tema de su interés, en el apartado "Consideraciones sobre la superposición de proyectos" contenido en la Resolución 252 de 2020 (Por la cual se otorga licencia ambiental a la Perimetral de Sopó Sectores Aposentos - Tres Esquinas), se lee que: "(…) la Unión Temporal DEVINORTE no está en la obligación de entregar lo relacionado con superposición de proyectos; sin embargo, por tratarse las dos vías de orden nacional, se efectuó un análisis de los posibles impactos que acarrearía el cruce de estos proyectos, por lo que se realizó una presentación a la Concesión POB de los diseños de la Variante Sopó (Aposentos - Tres esquinas), explicando que desde el punto de vista económico el proyecto representa una mejor conexión del municipio de Sopó con los municipios aledaños a través de la autopista Norte, y desde el punto de vista social mejorará la calidad de vida de la población y la movilidad en el sector. Se anexa el acta de la reunión realizada y la planilla de asistencia a la reunión con POB. La resolución 252 de 2020 se encuentra compartida en el Cuarto de Datos, Carpeta Sopo, Carpeta M, Archivo M1. De esta reunión, POB solicitó que previo a la intervención en la zona de intersección, se debe solicitar un permiso de ocupación temporal, ya que de acuerdo con el cronograma de POB, se estima que para la fecha de inicio de la construcción de la Variante Sopó, la UF2 a cargo de POB se encuentre en etapa de entrega para inicio de operación. Así mismo solicitó que se realice una socialización del proyecto definitivo previo al inicio de las obras. De lo anterior se tiene que el futuro Concesionario lo que le corresponde es que previo a la intervención en la zona de intersección, debe solicitar un permiso de ocupación temporal, ya que de acuerdo con el cronograma de POB, se estima que para la fecha de inicio de la construcción de la Variante Sopó, la UF2 a cargo de POB se encuentre en etapa de entrega para inicio de operación. Así mismo el futuro Concesionario deberá realizar una socialización del proyecto definitivo previo al inicio de las obras. En cuanto a los posibles impactos ambientales, se revisó el tema y de acuerdo con los cronogramas, el proyecto de la Concesión Perimetral de Oriente estaría en entrega de la Unidad Funcional 2 a la ANI, para inicio de la etapa de operación, por lo que no se espera que se generen impactos acumulativos o sinérgicos entre los proyectos durante las actividades constructivas del Proyecto Variante Sopó". Por lo anterior no se suscribió acta de acuerdos con Perimetral del Oriente de Bogotá.	DATAROOM CARPETA N	Técnica – Ambiental
407	STRABAG S.A.S. 4/08/2021	Se solicita aclarar si existen otras alternativas de canteras?, teniendo en cuenta que las propuestas por el Estructurador estan en proceso de cierre.	Se informa al interesado que, los análisis pertinentes para la definición de las fuentes de materiales a utilizar en el desarrollo del proyecto son responsabilidad del interesado, el cual debe realizar, entre otros, la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.		Técnica
410	STRABAG S.A.S. 4/08/2021	Los diseños del estructurador plantean el desplazamiento del canal Torca aproximadamente 20 m al oriente de su ubicacion actual y sin embargo no plantean o presentan diseños del futuro Canal. Entendiendo que esta es una obra mayor y que el Canal Torca es competencia de la EAAB, este traslado mencionado en el volumen de drenajes es de conocimeno de la ESP?, Qué gestiones se adelantaron con la EAB? los costos asociados a dicha obra fueron contempaldos dentro del Capex del proyecto?	Se informa al interesado que, sobre el Canal Torca, no se tienen previstas intervenciones especificas en el desarrollo del proyecto y por ende no está valorado en el CAPEX. Ahora bien, en la implantación de los Estudios y Diseños del Intercambiador Vial de la AV. El Polo el Canal Torca queda debajo de la oreja y ramal Sur-Oriental, razón por la cual en este sitio se deberá considerar gestionar un permiso ambiental de ocupación de cauce y realizar las obras estructurales (box, pontón o puente) que permitan el paso vehicular sobre la oreja y el ramal. Por lo anterior, se aclara que no se adelantaron gestiones con EAAB para tales efectos. Sin embargo, es importante tener en cuenta que los diseños fase III deben cumplir las especificaciones del distrito establecidas en el apéndice técnico 3 y armonizados con las empresas de servicios públicos. Finalmente se aclara que mediante la Adenda No 6 publicada en el SECOP I se quito del alcance del Apendice Técnico 1 el Intercambiador El Polo.	DATAROOM CARPETA E	Técnica
412	STRABAG S.A.S. 4/08/2021	Dentro del volumen de diseño geométrico se plantean pasos enterrados tipo box (Ejemplo acceso al CIM) de los cuales no se tiene información y no se tiene claridad de cuál es la configuracion de cruce respecto a la Línea Tibitoc - Casablanca (no se sabe si pasa por encima o por debajo de la línea). Teniendo en cuenta esta ausencia de informacion se solicita por favor anexar la informacion de estos boxes y la solucion prevista pior el estructurador para el cruce de la linea de Tibitoc.	Se aclara al interesado que, en la infraestructura para el Sistema Transmilenio, la conexión entre los carriles de la margen occidental a la oriental se realiza a nivel (se genera una protección sobre la tubería de Tibitoc), una vez que los dos carriles se unen en la margen oriental (en el separador) se proyectó la rampa para acceder en deprimido al CIM Norte y solo pasando por debajo de la Calzada Oriental de la Autopista Norte. Así mismo, se informa que la conexión entre los carriles se encuentra referenciada en el Apéndice Técnico 1, Tabla 7, UF3 – "Enlace para Transmilenio del carril occidental hacia el oriental en el K4+600 de la Autopista Norte". Con respecto a la rampa y el Box Vehicular de Acceso al CIM Norte, esta obra no se incluye dentro del alcance del presente proyecto, aunque está en los diseños de referencia de la factibilidad. Por último, se aclara al interesado que los diseños cargados en el correspondiente CUARTO DE DATOS, se incluyen a título meramente informativo de acuerdo con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones.	DATAROOM CARPETA C Y E	Técnica

415	STRABAG S.A.S. 4/08/2021	Respecto a la afectación de los Controles Ambientales, se solicita respetuosamente que se dé cumplimiento a los parámetros de diseño dispuestos por la Secretaria Distrital de Ambiente en cumplimiento de los Decretos 190 de 2004 y 1076 de 2015, así como lo determinado por la Guía Técnica para el Manejo de Franjas de Control Ambiental adoptada mediante Decreto 532 de 2015 y la resolución conjunta 001 de 2019 "Por medio de la cual se establecen los lineamientos y procedimiento para la Compensación por endurecimiento de zonas verdes por desarrollo de obras de infraestructura, en cumplimiento del Acuerdo Distrital 327 de 2008"	Le recordamos que corresponderá al Concesionario, en su calidad de titular de la Gestión Ambiental, cumplir con todas las disposiciones de la normatividad ambiental vigente que resulten aplicables al proyecto. Así mismo, deberá identificar la normatividad aplicable en relación con los temas de diseños y paisajismo. De otra parte, en lo relacionado con temas de compensación del medio biótico, señalan los términos de referencia fijados por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y la ANLA, para la elaboración del estudio de impacto ambiental – EIA en proyectos de construcción de carreteras y/o túneles, versión 2015, en su numeral 11.2.2. Plan de compensación por pérdida de biodiversidad, que: "Teniendo en cuenta lo establecido en el Manual para la Asignación de Compensaciones por Pérdida de Biodiversidad expedido mediante Resolución 1517 de agosto de 2012 o aquella que la modifique, sustituya o derogue, se debe presentar un Plan de Compensación por pérdida de biodiversidad que contemple por lo menos los siguientes aspectos (…)"	DISEÑOS DISPONIBLES EN DATAROOM	Técnica – Ambiental
417	STRABAG S.A.S. 4/08/2021	No se encontró información de redes de gas entre la calle 230 y la calle 245. Se solicita esta información o si no existe agradecemos confirmar que se diseñará el traslado de redes con la información secundaria que se tiene disponible	Se informa al interesado que, en el Apéndice Técnico 5 "Interferencias con Redes", se encuentra listado a título informativo un inventario preliminar de las Redes identificadas en las inmediaciones del Proyecto, adicionalmente, en este Apéndice se establece la obligación del Concesionario de adelantar todos los procedimientos que, de acuerdo con el estado de la técnica, le permitan identificar la existencia real de Redes que puedan verse afectadas por el Proyecto, así como de diseñar y llevar a cabo las soluciones constructivas necesarias para resolver dicha afectación. En referencia con los trámites y gestiones con las empresas titulares de las Redes, el Apéndice Técnico 5 para la fase de Pre-construcción, dispone lo siguiente "(…) El Concesionario deberá adelantar, con los propietarios, gestores y/o administradores – según sea el caso- de cada una de las Redes, a su cuenta y riesgo, todos los procesos de gestión requeridos por la Ley Aplicable para acordar y aplicar, mediante los instrumentos respectivos, las condiciones relativas al diseño definitivo, costeo, pago e implementación de la soluciones respectivas, entre ellos, los requeridos en la Sección 3.2.1(e) de este Apéndice (…)". En este orden de ideas, es una obligación contractual del futuro concesionario realizar el inventario definitivo de Redes que puedan verse afectadas por el Proyecto, y adicionalmente, también es obligación del futuro concesionario, realizar los trámites y gestiones correspondientes ante las empresas titulares de las Redes.	DATAROOM	Técnica
418	STRABAG S.A.S. 4/08/2021	El planteamiento de garantizar el cumplimiento del Plan de Manejo Ambiental del Parque Ecológico Distrital Humedal de Torca y Guaymaral (resolución 02 de 2015 CAR-SDA), en lo que respecta a una mejora en la conectividad hidráulica entre los humedales Torca- Guaymaral. Entendemos que esta condición de mejorar la conectividad hidráulica actual esta dada con los diseños y obras planteados por el estructurador. Se solicita a la ANI ratificar este entendimiento e indicar qué gestión se adelanto en el marco de la estructuración con las diferentes entidades ambientales, si se tiene respuesta acerca de si requiere o no concepto ambiental por parte del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible - MADS. En caso de requerirse concepto por parte del MADS, agradecemos confirmas nuestro entendimiento en el sentido que los atrazos en el proceso de licenciamiento e inicio de las obras asociados a este concepto no pueden o no serán imputables al Concesionario.	En atención a la solicitud del interesado se le informa que la ANI adelantó ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales las gestiones tendientes a definir que es esta la autoridad ambiental competente para los fines del trámite de licenciamiento ambiental del proyecto (La conclusión de la gestión está consignada en la comunicación de salida ANLA No. 2019039155-2-000 del 28 de marzo de 2019) compartida en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogota, Carpeta J. Complementariamente se le suministró a la ANLA los fundamentos por los cuales se consideró que el proyecto no requeria del trámite de Diagnóstico Ambiental de Alternativas, producto del cual, a través del oficio de salida ANLA No. 2019126388-2-000 del 29 de agosto de 2019, la citada Autoridad Manifestó que: "A partir de la evaluación de la información entregada por la ANI, se observa que el área propuesta para el desarrollo del proyecto Accenorte II, es la más adecuada desde el punto de vista del medio biótico, a fin de alcanzar el objetivo del proyecto. Lo anterior, teniendo en cuenta que, si bien el separador central de la Autopista Norte presenta áreas susceptibles de inundación ante inviernos muy marcados, es claro que dicha afectación podría ser mayor si se optara por la construcción de carriles externos a la vía actual, lo cual intervendría directamente las áreas de los humedales Torca y Guaymaral. Adicionalmente, es importante resaltar el alto grado de intervención encontrado en el área del proyecto, por lo que se considera que las obras propuestas por la ANI deben propender por mejorar la conectividad hidráulica que reviste la mayor importancia ecosistémica de la zona (…)". De otra parte, en lo que refiere al pronunciamiento del MADS, señala el Decreto 1076 de 2015, en su artículo 2.2.2.3.2.4 De los ecosistemas de especial importancia estratégica, que: Cuando los proyectos a que se refieren los artículos 2.2.2.3.2.2 y 2.2.2.3.2.3. del presente decreto, pretendan intervenir humedales incluidos en la lista de humedales de importancia internacional (RAMSAR), páramos o manglares, la autoridad ambiental competente deberá solicitar concepto previo al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, sobre la conservación y el uso sostenible de dichos ecosistemas. De lo anterior se tiene que, en el marco del proceso de licenciamiento ambiental, la Autoridad Ambiental Competente, que para el caso del proyecto es la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, solicita el pronunciamiento al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Por último, en lo relacionado con la petición del interesado sobre "confirmar nuestro entendimiento en el sentido que los atrasos en el proceso de licenciamiento e inicio de las obras asociados a este concepto no pueden o no serán imputables al Concesionario" se le informa que en el Plan de Trámites Ambientales al que hace referencia el apéndice 6 deberá priorizar dicho requerimiento a fin de demostrar la debida diligencia para los fines del trámite de licenciamiento ambiental y cumplir así con los tiempos previstos para las diferentes Etapas y Fases fijadas en el Contrato de Concesión y atender los requerimientos realizados por las Autoridades Ambientales de forma oportuna y resolviendo de fondo los requerimientos que le sean realizados.	APÉNDICE TÉCNICO 1 ALCANCE DEL PROYECTO	Técnica – Ambiental

420	STRABAG S.A.S. 4/08/2021	En el Apéndice técnico 6, numeral 5.2 se indica lo siguiente: (a) Para proyectos que requieran de la cesión de Licencias y Permisos Ambientales, El Concesionario, dentro de lo siguientes quince (15) días hábiles después de suscrita el Acta de Inicio, deberá adelantar los trámites necesarios para aceptar en calidad de cesionario la cesión total de las licencias ambientales existentes en los corredores descritos en el Apéndice Técnico 1, de acuerdo con la Matriz de Cesión Publicada en el cuarto de datos en la Licitación. Se solicita aclarar si se requiere por parte del Concesionario pagar a la Unión Temporal Devinorte por el trámite de obtención de la licencia ambiental y además que sea incluida en el DATAROOM la matriz de cesión que mencionan.	En atención a la solicitud se le informa al Interesado que el adjudicatario del Proyecto de Concesión Accenorte II deberá pagar ante la ANLA los costos del trámite de cesión total a los que hace referencia el artículo tercero de la Resolución 324 de 2015 "Por la cual se fijan las tarifas para el Cobro de los servicios de evaluación y seguimiento de licencias, permisos, concesiones, autorizaciones y demás instrumentos de control y manejo ambiental y se dictan otras disposiciones", emitida por la ANLA. Por último, se comparte la guía del acta de cesión total, en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogota, Carpeta J, Carpeta J17, el cual esta relacionado en el Aviso Informativo No. 5 publicado en Secop I y en la página web Ani.	Apéndice técnico 6 /DATAROOM Carpeta M	Técnica – Ambiental
425	STRABAG S.A.S. 4/08/2021	Favor confirmar si la cota 2551 msnm definida por el estructurador en el volumen de drenajes es aplicable únicamente a la zona de humedales, o a cualquier sector del corredor vial que actualmente se encuentre por debajo de este nivel, teniendo en cuenta que el sector comprendido entre el KD+800 y el K2+200 está por debajo de dicha cota y es un sector con un desarrollo urbanístico importante.	Se informa al interesado que, para la elaboración de la factibilidad, se obtuvo información de la EAAB. Lo anterior quedo plasmado en el informe de Hidráulica, Hidrología y Socavación en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogotá, Carpeta E, en el cual se establece la Cota de 2551 msnm para el paso de los Humedales Torca y Guaymaral. Adicionalmente se recomienda revisar la información compartida por el Fideicomiso Ciudad Lagos de Torca ubicado en el enlace que se encuentra en el archivo S1, en el cual se relaciona información más reciente de topografía, hidrología e hidráulica en el área de influencia del proyecto, que contempla el desarrollo del POZ Norte Ciudad Lagos de Torca. Por último, cabe resaltar que será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta, por lo tanto, los diseños para Fase III deberán ser validados y actualizados conforme a la reglamentación vigente.	DATAROOM E	Técnica
426	STRABAG S.A.S. 4/08/2021	Se solicita la revisión y extensión del plazo para la entrada en operación de la UF1 debido a que se definen 18 meses, todav vez que sobre este Unidad se localizan 5 puentes de paso sobre humedal, y estos tiempo no contemplan los trabajo de estructura y los manejo de tránsito requeridos para garantizar 3 carriles durante obra, por lo tanto solicitamos se extiendan los referidos 18 meses a un plazo mayor y que se ajuste a la compejidad constructiva.	Se informa al interesado que, de acuerdo con la Adenda No 6 publicada en SECOP I y en la página web de la Entidad, en la Sección 6.2 del Contrato Parte Especial se realizaron ajustes con respecto al plazo de ejecución de las Unidades Funcionales. Para este caso, se informa que la UF1 tendrá un plazo de 30 meses. Adicionalmente, se aclara que en el contrato de concesión Parte Especial, numeral 4.8, se estableció la duración de la Fase de Preconstrucción en dieciocho (18) meses contados desde la fecha de inicio del contrato. Así mismo, de conformidad con lo establecido en el Contrato Parte Especial, numeral 6.2 Programación de las obras, el plazo establecido para la construcción de la UF1, se debe contar a partir de la fecha de suscripción del Acta de Inicio de Construcción. Por lo anterior, contemplando las diferentes Fases y puntos de partida, el concesionario contará con tiempo suficiente para el desarrollo de cada una de las etapas del proyecto.	Contrato parte especial	Técnica
433	Cintra Infraestructuras Colombia S.A.S 6/08/2021	En la respuesta a la pregunta 562 del fichero de excel "20210627 MATRIZ DE OBSERVACIONES CONSOLIDADAS PREPLIEGO LICITACION ACCESOS NORTE II" se aclara los motivos por los que la curva entre los pk 6+674 a 7+130 tiene un radio inferior al requerido para una velocidad de 80 km/h, esto, debido a los problemas ambientales y proximidad al enlace y glorieta, en la variente de Sopó. Por lo anterior, solicitamos se excluya dicho tramo de longitud de curva de los requerimientos para la Velocidad de 80 Km/h, adicional que el diseño cargado en el cuarto de datos fue con el que se otorgó la Licencia Ambiental de la Unidad Funcional	Se informa al interesado, que mediante la Adenda No 6 publicada en SECOP I y en la página web de la Entidad, se ajustó el Apéndice Técnico 1, Tabla 8, en el sentido de modificar las especificaciones técnicas de la perimetral de Sopó, la cual cambió de vía primaria a vía secundaria. En ese sentido, la velocidad de diseño de la vía cambia a 60km/h.	APÉNDICE TÉCNICO 1 Capítulo 2 Tabla-8	Técnica
434	Cintra Infraestructuras Colombia S.A.S 6/08/2021	En el anejo de trazado (fichero C11) de la perimetral de Sopó, se indican incumplimientos de la velocidad específica en el pk 1+600 y entre pk 2+200 al 3+300 debido a restricciones ambientales y sociales por afecciones a pozos y reservorios y a zonas de patrimonio histórico. Dicho lo anterior, se solicita excluir dichas longitudes de los requerimientos de cumplimiento de la velocidad específica de 80 km/h, adicional que el diseño cargado en el cuarto de datos fue con el que se otorgó la Licencia Ambiental para este tramo.	Se informa al interesado, que mediante la Adenda No 6 publicada en SECOP I y en la página web de la Entidad, se ajustó el Apéndice Técnico 1, Tabla 8, en el sentido de modificar las especificaciones técnicas de la perimetral de Sopó, la cual cambió de vía primaria a vía secundaria. En ese sentido, la velocidad de diseño de la vía cambia a 60km/h.	APÉNDICE TÉCNICO 1 Capítulo 2 Tabla-8	Técnica
438	Cintra Infraestructuras Colombia S.A.S 6/08/2021	Teniendo en cuenta que la separación entre las UFs 1 y 2 en la Calzada Occidental se produce en el PR 2+600, donde la cota de rasante de proyecto respecto a la Autopista actual se encuentra a 3,63 m, entendemos que no se podría entregar la UF1 sin tener continuidad con la UF 2, por lo que se nos obliga a tener que tener terminada parte de la UF2 en el mes 18 de construcción, antes de la fecha de entrega de dicha UF. Por estos motivos, solicitamos que el plazo de construcción de la UF1 sea de 30 meses, al igual que la de la UF2 para que se entreguen a la vez debido a la necesidad de que estén conectadas para poder dar servicio	Se informa al interesado que, de conformidad con la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, en la Sección 6.2 del Contrato Parte Especial se realizaron ajustes en los plazos de ejecución de algunas Unidades Funcionales; para este caso, el plazo de la UF1 cambió de 18 a 30 meses, quedando igual al Plazo de la UF2 de 30 meses.	Apéndice Técnico 1	Técnica

440	Cintra Infraestructuras Colombia S.A.S 6/08/2021	Hacemos referencia a lo indicado en el literal (b) del numeral 4.2.2. del Pliego de Condiciones, frente a la experiencia a acreditar por el concesionario, la cual puede ser obtenida a través de un vehículo de propósito especial : "...En caso de no haber contado con una participación mínima del veinticinco por ciento (25%) la experiencia será tenida en cuenta a prorrata de su participación en la estructura anterior...". Observación: Dado el contexto del requerimiento, agradecemos se reformule el requerimiento de la siguiente forma: ...En caso de haber contado con una participación menor del veinticinco por ciento (25%) la experiencia será tenida en cuenta a prorrata de su participación en la estructura anterior...	La solicitud del observante no modifica la condición requerida para acreditar la respectiva Experiencia en Inversión, en tal sentido no se acepta lo solicitado.	Pliego de Condiciones	Financiera – Jurídica
447	Cintra Infraestructuras Colombia S.A.S 6/08/2021	En la respuesta a la pregunta 562 del fichero de excel "20210627 MATRIZ DE OBSERVACIONES CONSOLIDADAS PREPLIEGO LICITACION ACCESOS NORTE II" se aclara los motivos por los que la curva entre los pk 6+674 a 7+130 tiene un radio inferior al requerido para una velocidad de 80 km/h, esto, debido a los problemas ambientales y proximidad al enlace y glorieta, en la variente de Sopó. Por lo anterior, solicitamos se excluya dicho tramo de longitud de curva de los requerimientos para la Velocidad de 80 Km/h, adicional que el diseño cargado en el cuarto de datos fue con el que se otorgó la Licencia Ambiental de la Unidad Funcional	Se informa al interesado, que mediante la Adenda No 6 publicada en SECOP I y en la página web de la Entidad, se ajustó el Apéndice Técnico 1, Tabla 8, en el sentido de modificar las especificaciones técnicas de la perimetral de Sopó, la cual cambió de vía primaria a vía secundaria. En ese sentido, la velocidad de diseño de la vía cambia a 60 km/h.	APÉNDICE TÉCNICO 1 Capítulo 2 Tabla-8	Técnica
448	Cintra Infraestructuras Colombia S.A.S 6/08/2021	En el anejo de trazado (fichero C11) de la perimetral de Sopó, se indican incumplimientos de la velocidad específica en el pk 1+600 y entre pk 2+200 al 3+300 debido a restricciones ambientales y sociales por afecciones a pozos y reservorios y a zonas de patrimonio histórico. Dicho lo anterior, se solicita excluir dichas longitudes de los requerimientos de cumplimiento de la velocidad específica de 80 km/h, adicional que el diseño cargado en el cuarto de datos fue con el que se otorgó la Licencia Ambiental para este tramo.	Se informa al interesado, que mediante la Adenda No 6 publicada en SECOP I y en la página web de la Entidad, se ajustó el Apéndice Técnico 1, Tabla 8, en el sentido de modificar las especificaciones técnicas de la perimetral de Sopó, la cual cambió de vía primaria a vía secundaria. En ese sentido, la velocidad de diseño de la vía cambia a 60km/h.	APÉNDICE TÉCNICO 1 Capítulo 2 Tabla-8	Técnica
452	Cintra Infraestructuras Colombia S.A.S 6/08/2021	Teniendo en cuenta que la separación entre las UFs 1 y 2 en la Calzada Occidental se produce en el PR 2+600, donde la cota de rasante de proyecto respecto a la Autopista actual se encuentra a 3,63 m, entendemos que no se podría entregar la UF1 sin tener continuidad con la UF 2, por lo que se nos obliga a tener que tener terminada parte de la UF2 en el mes 18 de construcción, antes de la fecha de entrega de dicha UF. Por estos motivos, solicitamos que el plazo de construcción de la UF1 sea de 30 meses, al igual que la de la UF2 para que se entreguen a la vez debido a la necesidad de que estén conectadas para poder dar servicio	Se informa al interesado que, de conformidad con la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, en la Sección 6.2 del Contrato Parte Especial se realizaron ajustes en los plazos de ejecución de algunas Unidades Funcionales; para este caso, el plazo de la UF1 cambió de 18 a 30 meses, quedando igual al Plazo de la UF2 de 30 meses.	Apéndice Técnico 1	Técnica
454	Cintra Infraestructuras Colombia S.A.S 6/08/2021	Hacemos referencia a lo indicado en el literal (b) del numeral 4.2.2. del Pliego de Condiciones, frente a la experiencia a acreditar por el concesionario, la cual puede ser obtenida a través de un vehículo de propósito especial : "...En caso de no haber contado con una participación mínima del veinticinco por ciento (25%) la experiencia será tenida en cuenta a prorrata de su participación en la estructura anterior...". Observación: Dado el contexto del requerimiento, agradecemos se reformule el requerimiento de la siguiente forma: ...En caso de haber contado con una participación menor del veinticinco por ciento (25%) la experiencia será tenida en cuenta a prorrata de su participación en la estructura anterior...	La solicitud del observante no modifica la condición requerida para acreditar la respectiva Experiencia en Inversión, en tal sentido no se acepta lo solicitado.	Pliego de Condiciones	Financiera – Jurídica
457	Vinci Highways 6/08/2021	Para mayor comprensión del proyecto se solicita sea incluido un plano de planta con la localización de los pasos elevados (puentes) sobre la confluencia de la vía con los humedales de Torca y Guaymaral, dado que no existe un plano general de planta y perfil que presente lo solicitado.	Se informa al interesado que, en la información existente resultado de la estructuración del proyecto, no se desarrolló un plano general como se solicita, sin embargo, en el Cuarto de Datos se puede consultar la información relevante, referente a los puentes de conexión hídrica entre los humedales Torca y Guaymaral, la cual se identifica en los archivos que se encuentran en las siguientes rutas: Informe de Hidráulica: Carpeta Bogotá, Carpeta E, Carpeta E14, Carpeta E142, archivo E14213. Informe de Estructuras: Carpeta Bogotá, carpeta I, Carpeta I7 (todos los archivos de la carpeta)	Apéndice Técnico 1	Técnica
458	Vinci Highways 6/08/2021	Se solicita mayor claridad por parte de la Entidad en el alcance técnico y ambiental de los retornos actuales existentes sobre la autopista, en las UF a intervenir, lo anterior debido a que no es claro si los actuales retornos se mantienen o desaparecen al ejecutar el proyecto.	En atención a la observación del interesado se informa que los retornos estimados en el alcance del proyecto y para su operación se identifican a continuación: • De los retornos elevados de las calles 235 (Chía-Chía) y 242 (Bogotá-Bogotá) que hacen parte de la futura intersección de la Calle 235 o Av. Guaymaral, en la Sección II.4 (c) Tabla 10, se incluyen los respectivos carriles de aceleración y desaceleración como parte integral de los respectivos retornos, de acuerdo a lo requerido en el Manual de Diseño Geométrico 2008. • De acuerdo con la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, se deben realizar los Estudios y Diseños de la intersección de la Calle 201 o Intercambiador el Polo que se encuentra descrita su alcance en el Apéndice Técnico 1, Sección II.4.(c), detallada en la figura 4, se incluyen los cuatro retornos tipo orejas y los cuatro enlaces con sus respectivos carriles de aceleración y desaceleración, ya que esto hacen parte integral de los retornos y los enlaces, de acuerdo a lo requerido en el Manual de Diseño Geométrico 2008. Por lo anterior, se aclara que los retornos existentes deben desaparecer al ejecutar el proyecto.	Apéndice Técnico 1	Técnica

460	Vinci Highways 6/08/2021	Al respecto de la implementación del plan de manejo de transito para la autopista, en la pagina 10 del Apendice Técnico 1 - Alcance del proyecto, aparece la Nota No. 5 la cual menciona que "Durante la construcción y mejoramiento de las UF1, UF2, UF3 y UF4 el plan de manejo de tráfico PMT debe garantizar por lo menos tres carriles de circulación permanente", solicitamos a la Entidad lo siguiente: 1. Nos aclare cómo se tiene planeado el desarrollo de la obra con la implementación de este manejo de tráfico en el corredor y cuando se menciona garantizar tres carriles, éstos aplica para ambos sentidos? 2. Es posible que para la implementación de desvíos en el corredor de la Autopista, se pueda utilizar parte de la infraestructura como reversible construida para una UF, garantizando tres carriles por sentido? 3. Los trámites para el Plan de Manejo de Tráfico para las intervenciones de la Autopista y de la carrera 7a se deben realizar con qué entidad y cual será el papel de la ANI allí, si existe otra entidad que autoriza las intervenciones?	En atención a su observación se informa lo siguiente: 1. Se informa al interesado que conforme a Apéndice Técnico 1, tabla 6, nota 5, se establece que "Durante la construcción y mejoramiento de las UF1, UF2, UF3 y UF4 el Plan de Manejo de Trafico PMT debe garantizar por lo menos tres carriles de circulación permanentes", lo cual indica que se debe garantizar los 3 carriles de circulación permanente en cada una de las unidades funcionales 1, 2, 3 y 4 que corresponden a la Autopista Norte, es decir, si aplica por sentido. 2. Cualquier solicitud operativa podrá ser evaluada por la Interventoría del proyecto que en ese momento será la encargada de evaluar la propuesta de PMT que realice el Concesionario. 3. Se informa al interesado que los PMT de las Unidades Funcionales de la 1 a la 6 las deberá tramitar ante la Secretaría Distrital de Movilidad, previo visto bueno de la Interventoría del proyecto. Para el caso de la Unidad Funcional 7, se deberá socializar ante la Alcaldía del Municipio de Sopó. No obstante, a lo anterior, el Concesionario deberá considerar los lineamientos que establezca las entidades del Distrito para la presentación y armonización de dichos estudios en el marco de lo establecido en el Convenio 006 de 2019, Clausula Quinta, Sección C "Compromisos Generales del Distrito Capital" - numerales 1.2 y 1.3., publicado en el presente proceso en el SECOP I y en la página web de la Entidad.	Apéndice Técnico 1	Técnica
461	Vinci Highways 6/08/2021	Cual es el manejo que tiene previsto el proyecto para el acceso a los predios entre los K1+400 y K3+300 en ambos costados, dado que la rasante se levanta en una altura superior a la existente. Así mismo, en el documento "Volumen de trazado y diseño geométrico", en el numeral 4.4.5 Solución de accesos casos especiales, se presenta un análisis y solución para once posibles accesos en el corredor de la autopista, sin embargo, los anexos de geometría sólo contemplan el diseño de sólo cinco (5) accesos y una vía de servicios. Se solicita definir los accesos del proyecto y las vías de servicio a ejecutar.	Se informa al interesado que mediante Adenda No. 2 publicada en SECOP I y en la página web de la Entidad, se ajustó la tabla 11 del Apéndice Técnico 1, en la que se encuentra identificado el listado de accesos que hacen parte del Alcance del proyecto, los cuales, corresponden a los existentes al momento de realizar los Estudios de Factibilidad o Referencia. Por otra parte, se informa que los "accesos especiales" presentados en el informe de diseño geométrico no se deben tomar como parte del alcance en su totalidad, ya que específicamente los accesos de los planes parciales proyectados (Otoño, Santa María y CIM Norte) no existen y los deberá ajustar el proyecto que se implemente más tarde entre el Plan Parcial y el Corredor Vial. En el Cuarto de Datos, Carpeta Bogota, en las Carpetas C113 y C21111, se encuentran los archivos de Cotas y Coordenadas y los Planos respectivamente de los accesos que fueron objeto de revisión geométrica, los demás fueron identificados por áreas para la valoración del presupuesto en el CAPEX. Respecto a las vías de servicio, se informa al interesado que conforme a lo establecido en la sección II.4.(c) Tabla 7 del Apéndice Técnico 1, la Unidad Funcional 2 no contempla vías de servicio, se trata de un carril que actualmente existe y se debe conservar. Ahora bien, en la Sección II.4.(c) Tabla 7 del Apéndice Técnico 1, para la Unidad Funcional 3, se especifica el ancho de la vía de servicio. Adicionalmente, se informa al interesado que la información relacionada con las vías de servicio a que hace referencia el numeral mencionado, se encuentra en la Carpeta Distrito, Carpeta C que corresponde al Diseño Geométrico. Sin perjuicio de lo anterior, se aclara que la información estará disponible en el CUARTO DE DATOS a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones y será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta.	Apéndice Técnico 1	Técnica
462	Vinci Highways 6/08/2021	Se requiere una aclaración de las vías de servicio del proyecto, en especial la de la calle 242 debido a que la informaciñon geométrica de las carteras no coincide con la planta.	Se informa al interesado que tal como lo establece el Apéndice Técnico 1, el proyecto contempla un carril de servicio y una vía de servicio identificados así: Carril de Servicio: En la sección II.4.(c) Tabla 7 del Apéndice Técnico 1, la Unidad Funcional 2 - carril que actualmente existe y se debe conservar. Calzada de Servicio: En la sección II.4.(c) Tabla 7 del Apéndice Técnico 1, para la Unidad Funcional 3, se establece la vía de servicio para dar acceso a la Calle 242 en el costado occidental. Adicionalmente, se aclara al interesado que la información relacionada con la vía de servicio de la Calle 242 se encuentra en las siguientes carpetas así: -Plano Planta – Perfil: Carpeta Bogota, Carpeta C, Carpeta C2, Carpeta C21, Carpeta C211, Carpeta C21113, archivo C21131. -Cartera de Cotas y Coordenadas: Carpeta Bogota, Carpeta C, Carpeta C1, Carpeta C11, Carpeta C116, Archivo C11616. Sin perjuicio de lo anterior, se aclara que la información estará disponible en el CUARTO DE DATOS a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones y será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta.	Apéndice Técnico 1	Técnica
463	Vinci Highways 6/08/2021	En la página 75 el documento denominado "Volumen de geotecnia", tomado del cuarto de datos, se presenta el análisis de la sección en el K2+550 de la calzada oriental para efectos del cálculo de la capacidad portante del suelo, asentamientos y estabilidad global del tramo estudiado y la propuesta de mejoramiento, sin embargo dicha sección transversal tiene diferencias con la misma sección transversal tomada del plano ACF-AN-ST-027 (archivo C2122 del cuarto de datos), tanto en cotas como en diseño geometrico general, como se ilustra a continuacion: (VER IMAGEN EN DOCUMENTO ANEXO) Imagen tomada del plano ACF-AN-ST-027 (VER IMAGEN EN DOCUMENTO ANEXO)	Se informa al interesado que el sector del estudio de Geotecnia corresponde al tramo entre las abscisas K2+153 al K2+625, en donde se analiza la sección más crítica (alta), cuyo objeto es obtener el diseño de estabilidad geotécnico del sector. Por otra parte, el estudio de diseño geométrico es el que presenta la geometría de todo el corredor (diseño en planta, perfil longitudinal y secciones transversales) para la cuantificación de las cantidades de movimientos de tierra que fueron utilizados para la cuantificación del CAPEX, por lo cual, en las diferencias entre secciones prevalecen las obtenidas en el diseño geométrico para el cálculo de cantidades de movimientos de tierra. Sin perjuicio de lo anterior, se aclara que la información estará disponible en el CUARTO DE DATOS a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones y será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta.	Apéndice Técnico 1	Técnica
465	Vinci Highways 6/08/2021	En la página 18 del Apéndice Técnico aparece la nota 3 que dice "En la UF6, entre el K4+400 al K5+900, paso por la RFPTVDH se podrá tener menores anchos en el espacio público a los especificados" y en la página 14 del mismo apéndice técnico la nota 7 menciona que "La UF6, entre el K4+400 al K5+900, paso por la RFPTVDH podrá tener un perfil vial menor a los 40 metros, representados en los anchos del separador y del Espacio Público". Se pregunta a la entidad cuál sería el ancho mínimo aceptado para el separador y para el espacio público en éste tramo?	Se informa al interesado que, de acuerdo con los ajustes presentados en la Adenda 6, en el Apéndice Técnico 1 se cambiaron las redacciones de las mencionadas notas así: -De la Nota 7 de la tabla 7así: "La UF6, entre el K4+400 al K5+900, se podrán disminuir los anchos del separador, con el fin de evitar la afectación por la RFPTVDH" -De la nota 2 (anterior nota 3) de la tabla 9 así "En la UF6, entre el K4+400 al K5+900, se podrán disminuir los anchos del separador, con el fin de evitar la afectación por la RFPTVDH." Se aclara al interesado que la definición del ancho mínimo deberá ser establecido por el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños requeridos para obtener la licencia ambiental y realizar la construcción.	Apéndice Técnico 1	Técnica
468	Vinci Highways 6/08/2021	En la página 20 del apéndice técnico se incluyó la tabla donde se identifican los accesos que como mínimo debe ejecutar el concesionario, pero sin limitarse a ellos. Para la Carrera 7a han sido incluidos accesos que no están dentro del alcance de las obras y pueden generar controversias, como lo son los que están desde el K0+000 al K1+700. Se solicita a la Entidad: 1. Que se ajuste la tabla a la realidad del alcance del proyecto y no incluya accesos fuera de las absicas límite del proyecto. 2. Los accesos que estarían previstos en el costado occidental de la carrera 7a y dentro de la zona de la RFPTVDH no sean tenidos en cuenta dentro del alcance, puesto que su trámite ambiental puede tardar más de lo debido o aún peor no ser aprobados por la Entidad Ambiental correspondiente, poniendo en riesgo social y físico la ejecución de los trabajos	En atención a su observación se informa lo siguiente: 1. Se informa al interesado que mediante Adenda 2 publicada en SECOP I y en la página web de la ANI, se ajustó la tabla 11 del Apéndice Técnico 1, en la que se encuentra identificado el listado de accesos que hacen parte del Alcance del proyecto, los cuales, corresponden a los existentes al momento de realizar los Estudios de Factibilidad o Referencia. De lo anterior, se aclara que se eliminaron para la Carrera Séptima los listados entre el K0+000 al K2+000, punto de inicio del proyecto. 2. Con respecto a los accesos en la margen occidental de la Carrera Séptima, en el paso por la RFPTVDH su entendimiento no es correcto, ya que estos accesos y toda la infraestructura del corredor de la Carrera Séptima se deberán tener en cuenta en los Estudios y Diseños requeridos para que sean presentados a la Autoridad Ambiental en la solicitud del trámite de la Licencia Ambiental.	ANEXO 1 - CONTRATO PARTE ESPECIAL Página 34	Técnica

469	Vinci Highways 6/08/2021	El plazo que tiene la ANI para publicar adendas a los documentos del proceso de licitación es hasta el 26 de octubre, 5 días antes de la presentación de la oferta. En el evento en que la adenda esté relacionada con la estructuración de la oferta, 5 días para realizar los cambios correspondientes en la oferta consituyen un plazo muy corto, razón por la cual solicitamos que la fecha límite para emitir adendas por la ANI sea con una antelación mínima de 10 días hábiles anteriores a la fecha de presentación de oferta y por lo tanto se aplace la fecha de presentación de la oferta para el 9 de noviembre de 2021.	Se informa al interesado que el inicio segundo del numeral quinto del artículo 30 de la Ley 80 de 1993, establece que "(...) no podrán expedirse adendas dentro de los tres (3) días anteriores en que se tiene previsto el cierre del proceso de selección, ni siquiera para extender el término del mismo", en ese sentido, la Entidad considera que el término de cinco (5) días que conserva el cronograma para expedir adendas, es superior al termino de ley y es suficiente para la adecuada estructuración de ofertas. Ahora bien, es preciso señalar que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en SECOP I y en la página web de la Entidad y así mismo, se informa que mediante la Resolución No. 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021, igualmente publicada en Secop I y en la página web de la Entidad, se reanudó la licitación pública y en su artículo segundo se estableció el cronograma actual del proceso.	Pliego de Condiciones	Jurídica – Estructuración
470	Vinci Highways 6/08/2021	¿Podrían por favor indicar cuándo va a ser publicada la Guía para el Protocolo de Acuerdo Tripartito entre la ANI, Devinorte y el concesionario de AcceNorte2? Dicha Guía es de carácter obligatorio y vinculante? ¿O constituye simplemente unos lineamientos sugeridos para redactar el protocolo? ¿Devinorte podrá también comentar la Guía que publique la ANI? ¿Cuál es el contenido de dicha Guía en términos generales? ¿El Protocolo que se produzca es de carácter vinculante para las partes?	Se informa al interesado que la entidad, con el fin de atender algunos de los comentarios realizados por los interesados, mediante las Adendas No. 5 y No. 6 publicadas en Secop I y en su página web, realizó algunas modificaciones y precisiones adicionales dentro de la minuta del contrato, por lo cual ya no presentará el documento adicional denominado "protocolo" por cuanto las redacciones introducidas son suficientes para dar claridad a las obligaciones de la entidad con referencia al recaudo y a la entrega de información.		Financiera – Técnica
474	Vinci Highways 6/08/2021	¿En qué documento contractual se encuentra regulada la coordinación con el concesionario de ANI respecto de las tarjetas inteligentes?	Se informa al interesado que la coordinación se debe efectuar entre los dos Concesionarios, para lo cual, mediante el aviso informativo No 8 publicado en Secop I y en la página web ANI, se informó el procedimiento para implementar las tarifas diferenciales, ubicado en el cuarto de datos, carpeta Otros Documentos, Carpeta C, Archivo C1, dentro del cual se establecen las siguientes obligaciones para el Concesionario del Proyecto Accesos Norte Fase II, así: a.De conformidad con lo señalado en el Contrato Parte Especial del proyecto Accesos Norte Fase II, en la Tabla de Referencias a la Parte General, pagar durante la Fase de Preconstrucción, el valor correspondiente a la actualización del software de recaudo por la inclusión de las tarifas diferenciales previstas en la Resolución No 20213040025145 del 17 de junio de 2021, al concesionario del Contrato N°001 de 2017 o a quien éste designe. b.Solicitar a la ANI, la inclusión de las tarifas diferenciales en el software de recaudo de las estaciones de peaje Fusca y Andes. c.Recibir la documentación entregada por cada uno de los solicitantes de las tarifas diferenciales. d.Armar y custodiar las carpetas de los solicitantes al beneficio de las tarifas diferenciales. e.Verificar el cumplimiento de los requisitos exigidos para acceder a la Tarifa Diferencial y validarla con la Interventoría del proyecto. f.Solicitar a la ANI que se reconozca el beneficio a los solicitantes. Las obligaciones para el Concesionario No 001 de 2017, con respecto a las Tarjetas Inteligentes se establece: a.Realizar la actualización del software de recaudo por la inclusión de las tarifas diferenciales previstas en la Resolución No 20213040025145 del 17 de junio de 2021, por solicitud de la ANI. b.Ingresar la información de los beneficiarios de las tarifas diferenciales en el software de recaudo, de acuerdo con la información suministrada por la ANI. c.Asignar e instalar los TAG RFID a los beneficiarios de las tarifas diferenciales.		Técnica
476	SENDA 9/08/2021	Se solicita a la ANI que incluya en el cuarto de datos el informe completo del FIDEICOMISO LAGOS DE TORCA donde se detalla, el estado de la gestión predial adelantada y estado actual sobre cada uno de los predios que se ubican o se encuentran en cercanías del corredor vial junto con la información geográfica, planos, tira predial (formato shape, dwg).	Se informa al interesado que se publicó desde el proyecto de pliego de condiciones la información en el Cuarto de Datos, Carpeta Distrito, Carpeta S, con fecha de corte del informe del 15 de octubre de 2020, que en la comunicación presentada los numerales 8 y 9 publicados son los que establecen el estado de las gestiones prediales adelantadas por el Fideicomiso Ciudad Lagos de Torca con respecto a la Carrera Séptima o Avenida Alberto Lleras Camargo, los otros temas de la comunicación referenciados en los numerales del 1 al 7 son con respecto a predios de otras vías, rondas hídricas, ZAMPA, parque metropolitanos, entre otros, que no son objeto o requeridos para el proyecto de Accesos Norte Fase II, por lo cual no se hace relevante su publicación.	CUARTO DE DATOS - INFORMACIÓN DE REFERENCIA DEL FIDEICOMISO LAGOS DE TORCA CAPERTA "S" BOGOTÁ	Técnica

479	SENDA 9/08/2021	La nota 2 de la tabla 9 , "UF0 a UF7 obras que como mínimo debe desarrollar el Concesionario", establece: "La ubicación y la cantidad de las obras hidráulicas establecidas en las Unidades Funcionales 1, 2, 3 y 4, de la conexión hídrica de los Humedales Torca y Guaymaral son de referencia, sin perjuicio a que se deben realizar por lo menos 240 metros de luz en cada calzada.". Solicitamos revisar la readacción de dicha nota nueva introducida con la publicación de los pliegos definitivos; las obras hidráulicas para la conexión de los húmedales deben ser un requisito fijo con dimensiones claramentes definidas; tanto su longitud como los anchos deben ser fijos; el hecho que se abrá la posibilidad de realizar más de 240m de longitud por calzada, pone al Contratista en una posición de riesgo muy alta que es muy difícil de preveer y contingenciar, ya que al construir más longitud de puentes se crearía un claro desequilibrio contractual por el alto impacto económico que representa ejecutar mayores cantidades de puentes. En el caso que sea necesario realizar mayor longitud de puentes por calzadas, al ser una modificación sustancial debería implicar una modificación del contrato con reconocimiento económico adicional a El Contratista. Invitamos a retirar el texto subrayado de la nota No. 2	Se informa al interesado que las obras en la Conexión hídrica de los humedales y su ubicación deberá ser definida por el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III, de acuerdo con lo establecido en la Tabla 9 de la Sección II.4(c) del Apéndice Técnico 1, lo anterior, teniendo en cuenta que con la publicación de la Adenda 5 en el SECOP I y en la página web de la Entidad, se ajustó la Tabla 9 y se eliminó la Nota relacionada con las obras de conexión hídrica. Por otra parte, se aclara que la solución técnica que adopte el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III deberá cumplir con los determinantes que establezca la Autoridad Ambiental para ese tipo de infraestructura.	APÉNDICE TÉCNICO 1 ALCANCE DEL PROYECTO	Técnica
480	SENDA 9/08/2021	Tabla 11 – Accesos que como mínimo debe ejecutar el Concesionario. EL inciso antes de mostrar la tabla señala "En la siguiente Tabla se identifican los Accesos que como mínimo debe ejecutar el Concesionario, pero sin limitarse a estos:". Para el caso de la Autopista Norte y Carrera Séptima partiendo de la base que dichos accesos deberían estar limitados y controlados al tratarse de autopistas, no deberían haber más de los accesos identificados y debidamente relacionados por la ANI en el Apéndice Técnico 1; aunado a lo anterior; en la de la Autopista Norte donde se eleva la rasante por el paso de los humedales, esto implica que para cualquier acceso se tenga que realizar una obra civil importante para empalmar con la rasante que se eleva hasta más de 4m; por lo tanto solicitamos limitar el número de accesos en estos corredores, Autopista Norte y Carrera Séptima y que no sean más de los accesos ya identificados, por la inversión que representaría incorporar accesos adicionales.	Se informa al interesado que no se acoge su solicitud, lo anterior fue revisado en el marco del Convenio 006 de 2019 con el Distrito y existe claridad en el requerimiento de la obligación del Concesionario en garantizar los accesos existentes en cada corredor. Sin perjuicio de lo anterior, se informa al interesado que mediante la Adenda No. 2 publicada en SECOP I y en la página web de la Entidad, se ajustó la tabla 11 del Apéndice Técnico 1, en la que se encuentra identificado el listado de accesos que hacen parte del Alcance del proyecto, los cuales, corresponden a los existentes al momento de realizar los Estudios de Factibilidad o Referencia	APÉNDICE TÉCNICO 1 ALCANCE DEL PROYECTO	Técnica
481	SENDA 9/08/2021	No se han identificado planos de accesos en la zona del Humedal en la Autopista Norte. Se tienen identificados los siguientes accesos en los que se sube significativamente la rasante, lo cual implica realizar una obra civil de relleno acompañada de elementos de contención para empalmar dichos accesos con la nueva cota rasante del proyecto. Accesos identificados: Autopista Norte Calzada Oriental - K2+660; Acceso K2+860; desnivel de rasante 3.7m - K3+160; Acceso Chicó F.C.; desnivel de rasante 3.3m - K3+200; Nueva Calle 222; desnivel de rasante 2.4m Autopista Norte Calzada Occidental - K1+610; Escuela de Ingeniería; desnivel de rasante 1.0m - K1+670; Jardines; desnivel de rasante 2.0 m - K1+760; Calle 209; desnivel de rasante 2.5m - K2+230; San Viator.; desnivel de rasante 1.9m - K2+500; Cafam; desnivel de rasante 3.4m - K3+130; Nueva Calle 222; desnivel de rasante 4.2 Dada la complejidad y la inversión que representa realizar las obras civiles de contención y rellenos para estos accesos, agradecemos puedan subir al Cuarto de Datos las soluciones que tuvo en cuenta El Estructurador para estos puntos identifcados. Asimismo, que confirmer que estas obras fueron valoradas dentro del CAPEX.	Se informa al interesado que, en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogota, Carpeta C, Carpeta C2, Carpeta C21, Carpeta C2113, Carpeta 21131 se encuentran los planos en planta y perfil de los accesos en los pasos por los humedales así: - Calzada oriental – K2-850, Acceso al Chicó FC. - Calzada Occidental – Acceso a la Calle 209, Acceso al Colegio San Viator y Acceso al Club Cafam. Se aclara que, la información de referencia a los accesos con la que cuenta el proyecto es la compartida en el cuarto de datos, con la cual el interesado pudo identificar de manera clara la ubicación y particularidades de cada acceso. Se aclara que los planos existen, que existen diferencias significativas en los niveles del acceso con la vía, se requieren los rellenos para poder dar la conectividad (acceso) solicitado, igualmente se aclara que las obras proyectadas con respecto a los acesos están valoradas en el CAPEX. Se aclara que será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	APÉNDICE TÉCNICO 1 ALCANCE DEL PROYECTO Y CUARTO DE DATOS	Técnica

482	SENDA 9/08/2021	Tabla 11 – Accesos que como mínimo debe ejecutar el Concesionario. Los siguientes accesos no están relacionados en las tablas del apéndice técnico, agradecemos nos puedan confirmar si serían parte del alcance; como estos pueden salir muchos accesos que no tiene sentido que cuenten con valga la redundancia accesos directos a la Autopista Norte y/o Carrera Séptima ya que generarían un problema de seguridad vial incrementando el riesgo de accidentabilidad y contribuyendo a la congestión, cuando uno de los objetivos principales del proyecto es descongestionar los corredores de acceso a la capital: Autopista Norte Calzada Oriental - K3+200 Empalme Av. El Jardín - K4+800 Empalme Ab. Guaymaral Autopista Norte Calzada Occidental -K1+750 Empalme Av. Los arrayanes -K4+800 Empalme Av. Guaymaral Carrera Séptima - K6+150 Acceso a Calle 237 (Calzada Oriental) - K3+800 Acceso al Colegio EL Rosario (Calzada Occidental) - K4+700 Acceso Calle 220 Compensar (Calzada Occidental) - K6+950 Acceso Calle 245 (Calzada Occidental)	Se informa al interesado que, en el marco del Convenio 006 de 2019 con el Distrito se estableció la obligación de garantizar los accesos existentes en cada corredor. Adicionalmente se informa que, los Accesos que se deben garantizar, se encuentran listados e identificados en la Tabla 11 del Apéndice Técnico 1 así: Autopista Norte – Calzada Oriental - K3+200: Se encuentra referenciado en el K3+160, Calle 222 – Acceso Chicó Futbol. - K4+800: Se informa que el diseño presentado es una armonización con la futura Av. Guaymaral, aunque esta no hace parte del alcance de este proyecto. Autopista Norte – Calzada Occidental - K1+750: Ese encuentra referenciado en el K1+750 y K1+790 (Calle 209), ya que este acceso termina en una ramificación en "Y". - K4+800: Se informa que el diseño presentado es una armonización con la futura Av. Guaymaral, aunque esta no hace parte del alcance de este proyecto. Carrera Séptima - K6+150 Calzada Oriental: Se encuentra como acceso a la Calle 237. - K3+800 Calzada Occidental: Se identifica como acceso al Colegio Rosario Campestre. - K4+700 Calzada Occidental: Se identifica como acceso Calle 200 Compensar. - K6+950 Calzada Occidental: Se identifica como acceso Calle 245.	APÉNDICE TÉCNICO 1 ALCANCE DEL PROYECTO	Técnica
483	SENDA 9/08/2021	De acuerdo con lo previsto en la sección 4.2.10 (b) del Pliego de Condiciones en relación con la certificación de la entidad deudora a ser presentada dentro de la Oferta para acreditar la Experiencia en Inversión de los proponentes, entendemos que esta certificación deberá estar firmada por cualquiera de las personas referidas en la sección observada. Es decir, entendemos que esta certificación podrá estar suscrita, bien sea por el representante legal, o contador o revisor fiscal de la entidad deudora. Lo anterior, teniendo en cuenta lo indicado por la ANI en la respuesta 977 de la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2020. Agradecemos a la ANI confirmar nuestro entendimiento.	Se aclara al interesado que la conforme a lo establecido en el numeral 4.2.10 (b) del Pliego de Condiciones Definitivo del proceso LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-APP-IPB-001-2021, la Certificación solicitada, debe estar sucrita por el Respresentante legal y por el Contador o por el Representante legal y el Revisor Fiscal, cuando se requiera por ley. En cualquier caso siempre debe contar con dos firmas incluyendo en cualquiera de los casos la del Representante legal. Así mismo, se informa que su referencia a la observación 977 de la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2021 se encuentra errada ya que hace referencia a un tema distinto al observado, por lo que se le solicita realizar una nueva verificación.	Pliego de condiciones, experiencia en inversión, certificación entidad deudora	Financiera – Jurídica
485	COPASA 10/08/2021	En el volumen predial L31 de la carpeta Bogotá Accesos norte fase II relacionan valores de adquisición de los predios en la tabla 5, y relacionan que se hizo entrega de avalúos y sus anexos, sin embargo, al revisar toda la información no se encuentra en los archivos del proyecto, por lo que no se tienen soportes de los valores de predios indicados en este volumen. Solicitamos a la ANI, cargar la información faltante en esta carpeta	Se aclara al interesado que, la información solicitada no es faltante, sino que la ANI consideró no compartirla ya que hace parte de la información financiera en atención a lo establecido en la ley 1508 de 2012 art 11, por lo cual el interesado deberá analizar y valorar este aspecto con la información predial base que se encuentra cargada en el cuarto de datos.	Gestión Predial - Carpeta L31	Técnica – Predial
488	COPASA 10/08/2021	En la sección 8.8 Predios Distrito, del apéndice técnico 7 - Gestión predial, se establece en la Tabla 4, la Identificación de los Predios Distrito, sin embargo, solicitamos que para una efectiva estimación de riesgos que afecten el alcance del contrato ((c) Alcance del Proyecto sin construcción de la segunda calzada carrera séptima - 4.2 Alcances del Proyecto - contrato parte especial), sea publicado el avance de la adquisición predial de dichos predios, ya que de acuerdo a lo estudiado para el presente proyecto las mayores áreas a adquirir se encuentran sobre la carrera séptima.	Se indica al interesado que, se compartió una actualización en el Informe de Gestión Predial de la Avenida Alberto Lleras Camargo a septiembre de 2021,que fue comunicada mediante el Aviso Informativo No 5 publicado en SECOP I y en la página web de la Entidad, el cual se compartió en el CUARTO DE DATOS, Carpeta Bogota, Carpeta S, archivo S3.	Carpeta L - Gestión Predial y SECOP I	Técnica – Predial

490	COPASA 10/08/2021	Considerando la escasa exploración geotécnica y la ejecución de ensayos de laboratorio, es notorio el alto grado de incertidumbre para la definición de parámetros de diseño. ¿Existen registros de campo y laboratorio actuales con el nivel de detalle apropiado para construcción a lo largo de las unidades funcionales de la 1 a la 6, acorde a las especificaciones del CCP-14? Ya que con la exploración geotécnica que se presenta en el cuarto de datos, el nivel de detalle de exploración mínimo que se exige para una factibilidad (una perforación por apoyo de puente) no se cumple.	Se informa al interesado que el informe de Geotecnia compartido en el Cuarto de Datos cumple con lo solicitado por la ANI en el Anexo de requerimientos Técnicos para los Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad, el cual fue revisado y validado por un revisor técnico independiente. Se aclara que no se cuentan con Estudios y Diseños en Fase III, los cuales los deberá realizar el futuro Concesionario para la construcción del corredor. Adicionalmente, se informa al interesado que su apreciación no es correcta, debido a que los requerimientos estipulados en el CCP-14 en la Sección 10, tabla 10.4.2.1 – "Número mínimo de puntos de exploración y profundidad de la exploración" fila de "Cimentaciones Profundas" – "Para subestructuras como pilas o estribos de puentes, de ancho menor o igual a 30000 mm, mínimo un punto de exploración por subestructura", aplica para Estudios y Diseños Fase III y no para la etapa de factibilidad en la cual se desarrollan estudios Fase II. Finalmente, se aclara que la información cargada en el CUARTO DE DATOS corresponde a los resultados de estudios de factibilidad técnica que incluyen información de la infraestructura existente, redes, información predial y demás que permitieron determinar que el proyecto es factible, por lo anterior la entidad determinó que la integralidad de la información presentada corresponde a una factibilidad y está disponible a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones. En ese orden de ideas, se aclara que será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta.	Volumen de Geotecnia. "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTA" GEOLOGÍA Y GEOTECNIA - PROMESA DE SOCIEDAD FUTURA ACCESOS NORTE DE BOGOTÀ FASE II S.A.S. – ACCENORTE FASE II	Técnica
494	COPASA 10/08/2021	Al realizar una verificación de parámetros se identifican diferencias que son preocupantes al obtener parámetros de resistencia menores a los considerados por la estructuración. Se requiere una campaña de exploración complementaria que rectifique los parámetros de diseño propuestos. Por lo que le solicitamos a la ANI complementar esta información, ya que para el nivel de factibilidad, consideramos que el nivel de incertidumbre es muy alto, riesgo que será asumido por el futuro concesionario. ¿Existe algun documento complementario que subsane el cálculo de dichos parámetros de resistencia?	Se informa al interesado que, la información con que cuenta el proyecto es la compartida en el Cuarto de datos del proyecto, y que el informe de Geotecnia compartido en el Cuarto de Datos cumple lo solicitado por la ANI en el Anexo de requerimientos Técnicos para los Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad, el cual fue revisado y validado por una Interventoría ANI. Respecto a su observación se resalta que, aunque usted informa que hay parámetros que según su revisión presentan diferencia, no señala cuáles son y en qué apartes del documento o en los soportes están referenciados. Finalmente se aclara que será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta y que la informacion técnica presentada en el Cuarto de Datos es suficiente para considerarse como una factibilidad técnica.	ESTUDIO DE SUELOS PARA DISEÑO DE FUNDACIONES DE PUENTES Y OTRAS ESTRUCTURAS DE CONTENCIÓN - "ESTUDIOS Y DISEÑOS VARIANTE SOPO"	Técnica
496	COPASA 10/08/2021	En lo que respecta al espacio público, se evidencia que en los cuatro documentos en mención se presentan discrepancias en cuanto a la concepción del mismo, tanto en el número de franjas funcionales como en su distribución y anchos. En el caso del Apéndice técnico considera 4 franjas funcionales que son: FCP, FCA, Franja verde y FDA, en los otros casos se estructuran 3; FCP, FCA, FPM, sin embargo la distribución y ancho difieren entre si. Dadas las diferencias de los modelos urbanísticos propuestos en los documentos citados, y mencionadas anteriormente, se solicita definir la distribución urbanística en cuanto a la cantidad y ancho de cada una de las franjas funcionales a implementar para el proyecto, tanto para la Autopista norte como para la Carrera Séptima.	Se informa al interesado que, las franjas a implementar en el Espacio Público se encuentran definidas en el Apéndice Técnico 1, adicionalmente se comunica que la información que se encuentra en el CUARTO DE DATOS estará disponible a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones.	Referencias de consulta: 1. Apéndice Técnico 1 figura 2. Sección típica de las unidades funcionales… (a) y (b). 2. Volumen de Urbanismo y Paisajismo D313 - 3.1 ALCANCE DETALLADO AUTOPISTA NORTE- tabla 2.Espacio público. 3.Volumen de urbanismo y paisajismo Documento D313 Perfil Vial Accenorte – Autopista Norte – Tramo típico - pag 15 y 16 4. Planos Volumen D especificamente	Técnica
498	COPASA 10/08/2021	En el documento citado indica que la Superficie de circulación de bici usuarios (Ciclorruta) en pavimento asfáltico color rojo. Se solicita aclarar si el color de la superficie de acabado de la ciclorruta debe ser rojo o si tiene alguna especificación o exigencia en el color final del acabado.	Se informa al interesado que, para los acabados del Espacio Público se deben cumplir con los requerimientos del Distrito y que son listados en el Apéndice Técnico 3 – Especificaciones Técnicas del Proyecto. Se adara que, en el documento referenciado, se encuentra la nota al pie No 5, que referencia el Dirección del Taller del Espacio Publico de la Secretaría Distrital de Planeación, por lo cual la referencia es que el color del pavimento de la ciclorruta sea de color rojo.	Referencias de consulta: 1. Volumen de Urbanismo y Paisajismo D313- 4.2.1.3FRANJAS DE CIRCULACION PEATONAL	Técnica
499	COPASA 10/08/2021	Dado que la Autopista Norte como la Carrera Séptima y la Av. El Polo, hacen parte del plan de ordenamiento zonal del norte "Ciudad lagos de Torca", documento que contiene perfiles zonales los cuales establecen los parámetros mínimos diseño tanto para los carriles viales como para el espacio público, Sin embargo en el mismo documento en el Art 39 y 42 de éste documento, se menciona que el diseño vial para la Avenida de los Libertadores debe regirse bajo los lineamientos del IDU. Es por esta razón que se solicita a la ANI especificar si el diseño del espacio público para los corredores del proyecto debe condicionarse al plan zonal o a los requerimientos del Instituto de desarrollo Urbano - IDU.	Se informa al interesado que, para la infraestructura vial y el Espacio Público se deben cumplir con los requerimientos del Distrito y que son listados en el Apéndice Técnico 3 – Especificaciones Técnicas del Proyecto.	1. Cartilla de Andenes - IDU 2. Decreto 088 de 2017 Alcaldía Mayor de Bogotá DC- Plan de ordenamiento zonal del norte "Ciudad lagos de Torca"	Técnica
500	COPASA 10/08/2021	De acuerdo con un análisis cartográficos se evidencian zonas donde las franjas de espacio público sobrepasa el límite de humedales, tanto en la calzada oriental como occidental de la Autopista Norte, mediante "Google Earth" se puede observar que, muchas de estas zonas ya presentan intervenciones propias de los predios sobre la franja vial existente y en casos específicos, se identifican afectaciones a zonas con presencia de vegetación densa, e incluso en afluentes hídricos que requieren obras de encauzamiento de los mismos. Por consiguiente, se requiere realizar los trámites ante las entidades competentes para la sustracción de reserva. Caso tal que se presente este panorama. 1. Aclarar quien será el responsable del trámite y costos generados por esta gestión?. 2. Dentro del cronograma dado por el estructurador, se han tenido en cuenta los tiempos que esta diligencia requiera? 3. Cual sería el procedimiento en caso que dicha sustracción de reserva no sea aprobada?	Se responde al interesado en los siguientes términos: 1. El Decreto 1076 de 2015 en su artículo 2.2.2.3.2.4. De los ecosistemas de especial importancia ecológica; señala que: "Cuando los proyectos a que se refieren los artículos 2.2.2.3.2.2 y 2.2.2.3.2.3. del presente decreto, pretendan intervenir humedales incluidos en la lista de humedales de importancia internacional (RAMSAR), páramos o manglares, la autoridad ambiental competente deberá solicitar concepto previo al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, sobre la conservación y el uso sostenible de dichos ecosistemas. De igual manera, las autoridades ambientales deberán tener en cuenta las determinaciones que sobre la materia se hayan adoptado a través de los diferentes actos administrativos en relación con la conservación y el uso sostenible de dichos ecosistemas.". En atención al último párrafo del citado artículo, el interesado debe tener en cuenta que la Corporación Autónoma Regional del Cundinamarca y la Secretaría Distrital de Ambiente, en la Resolución Conjunta 002 de 2015 "Por la cual se aprueba el Plan de Manejo Ambiental del Parque Ecológico Distrital humedal de Torca y Guaymaral y se toman otras determinaciones", en su artículo cuarto – Plan de acción, incluye dentro de uno de los objetivos específicos: "- Armonizar las estructuras y funciones naturales y biofísicas de los humedales con los usos y estructuras urbanas actuales o previstas para el área, para garantizar el manejo sustentable de los humedales." Complementariamente, el artículo quinto Plan de Acción – Estrategias, Programas y Proyectos, de la citada Resolución, señala la existencia del Programa "Recuperación Ecológica", el cual incluye el proyecto "Mantenimiento y monitoreo de las estructuras hidráulicas de los humedales Torca y Guaymaral", que tiene por objetivo Garantizar el adecuado funcionamiento de las estructuras hidráulicas existentes en los humedales de Torca y Guaymaral. De lo anterior se tiene que el Plan de Manejo Ambiental vigente para los cuerpos de agua prevén las actividades de intervención referidas por el interesado, por lo que se debe garantizar que las citadas obras sean coherentes con zonificación ambiental definida y que las estructuras a construir sean coherentes con las disposiciones contenidas en el	1. Cartilla de Andenes - IDU 2. Decreto 088 de 2017 Alcaldía Mayor de Bogotá DC- Plan de ordenamiento zonal del norte "Ciudad lagos de Torca"	Técnica – Ambiental

502	COPASA 10/08/2021	De acuerdo con el Plan Zonal y los requerimientos del IDU, los corredores viales tipo V-0 y V-2, deben incluir Franja de control ambiental de 10 m hacia los dos lados, dado que en los planos no se evidencia la presencia de esta unidad ambiental, Se solicita aclarar : 1. Los corredores viales incluidos en el proyecto deben incluir esta franja ambiental a lado y lado? 2. En caso de que sí se aplique este requerimiento la gestión predial prevista incluye estas franjas ambientales?	Por el presente se da respuesta al Interesado en los siguientes términos: 1. Las franjas de control ambiental que aparecen referenciadas en los perfiles viales de las reservas viales, para el caso del proyecto V-0 y V-2, no deben ser gestionadas por el proyecto de infraestructura, lo anterior de acuerdo con lo establecido en el Decreto 088 de 2017, Artículo 87, Numeral 2.4 Franjas de Control Ambiental. 2. No aplica de acuerdo a la respuesta dada en el inciso anterior.	1. Decreto 088 de 2017 Alcaldía Mayor de Bogotá DC- Plan de ordenamiento zonal del norte "Ciudad lagos de Torca"	Técnica – Ambiental
503	COPASA 10/08/2021	En el cuarto de datos de la ANI se localizó información para las unidades funcionales 1, 2, 3, 4, 6 y 7 correspondientes a la Autonorte, Carrera 7 y Perimetral de Sopó, pero no se encontró diseño de estructuras del espacio público, accesos a predios y vías conectantes para estos corredores. De la unidad funcional 0 que comprende la operación y mantenimiento rutinario de los corredores solo se cuenta con el plan de mantenimiento estructural de la Autonorte y la Carrera 7; la perimetral de Sopó no tiene un plan de mantenimiento proyectado. La unidad funcional 5, correspondiente a la intersección de la Calle 201 y dos retornos a desnivel sobre la Autonorte no cuentan con información de diseño de pavimentos. Solicitamos a la ANI, subsane la las dudas que se tienen sobre los planes de mantenimiento faltantes. En caso que no se tengan datos sobre esta información. ¿Cómo fue su procedimiento de costeo en el CAPEX y el OPEX? ¿Se tuvo en cuenta dentro de la estructuración?	Se da respuesta al interesado de la siguiente manera: -Las estructuras de los materiales proyectada bajo el espacio público, accesos a predios y vías de servicio y conectantes se podrán revisar en las secciones transversales del Informe de Diseño Geométrico, ubicado en el Cuarto de datos Carpeta Bogotá, Carpeta C, carpeta C2; y Carpeta Sopó, Carpeta C, carpeta C3. -Se aclara al interesado que los planes de Operación y Mantenimiento rutinario de la UF0 y los Mantenimientos Periódicos asociados a cada UF, se encuentran valorados en el OPEX (ya que no hacen parte del CAPEX), sin embargo, será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta. -Con respecto a la UF5 por ser obras particulares (Puentes) la recomendación del especialista estructural fue no poner asfalto sobre los puentes ya que esto se evalúa como carga muerta en los diseños estructurales, condición que será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	Carpeta H - Estudio de Pavimentos	Técnica
509	COPASA 10/08/2021	Con respecto a las proyecciones de tránsito para las calzadas de Transmilenio, se comparó los resultados del estructurador (250 buses biarticulados/hora) y los valores proyectados por Transmilenio (129 buses/hora entre articulados y biarticulados en calzada más cargada) concluyéndose que hubo una sobreestimación de la flota para las calzadas exclusivas. Solicitamos a la ANI, aclarar si nuestro entendimiento es correcto.	Se informa al interesado que, con los Parámetros Técnicos Operaciones de Transmilenio que en su momento los entregó TRANSMILENIO S.A para el desarrollo de la estructuración y que se encuentran compartidos en el Cuarto de Datos, Carpeta Otros Anexos, Carpeta D, archivo D1., el interesado podrá corroborar la información planteada. De otro lado, se resalta que no fue posible identificar la fuente asociada al valor proyectado de 129 buses/hora a que Usted hace alusión. Por último, se aclara que será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	Carpeta H - Estudio de Pavimentos	Técnica
510	COPASA 10/08/2021	Se hizo modelación mediante metodología PCA considerando la flota de buses del documento emitido por Transmilenio y se observó una disminución de 1 cm en la losa de concreto con respecto al propuesto por el estructurador, con un espesor de 32 cm conservando la capa de base granular de 30 cm en zonas de corte y 25 cm en zonas de terraplén. Solicitamos a la ANI, aclarar si nuestro entendimiento es correcto.	Se informa al interesado que, los diseños de pavimentos para este proyecto, con sus respectivas memorias de cálculo se encuentran en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogota, Carpeta H, sin embargo, se comunica que la información que se encuentra en el CUARTO DE DATOS corresponde a estudios y diseños de referencia, los cuales pueden ser utilizados por los interesados, para realizar los análisis pertinentes, a fin de presentar su oferta económica. En este orden de ideas y para garantizar que la información utilizada para la ejecución del proyecto sea la apropiada, una de las obligaciones contractuales del futuro concesionario en la etapa de Pre-construcción es, realizar los estudios y diseños de detalle para que, con base en los resultados obtenidos en esa etapa, se desarrolle la etapa de construcción y de manera concecuente las estructuras cumplan con los indicadores señalados en el Apéndice Técnico 4.	Carpeta H - Estudio de Pavimentos	Técnica
511	COPASA 10/08/2021	El estructurador indicó que, debido a las condiciones propias de cada corredor se requiere aumentar de manera significativa el nivel de rasante actual, por lo que se proyectó sobre las estructuras de pavimento existentes la conformación de capas granulares y una capa asfáltica que garanticen los niveles proyectados por el Especialista en Diseño Geométrico; dando a entender que la estructura de pavimento existente se aprovechará como capas de apoyo, justificado con el diseño geométrico, sin tener en cuenta una rehabilitación de la estructura existente. Solicitamos a la ANI, aclarar si nuestro entendimiento es correcto.	Se aclara al interesado que, en el proyecto con respecto a las estructuras de pavimentos se proyectó un cambio total de las estructuras por deterioro total. Por lo que el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III deberá tener en cuenta los requerimientos del los Apendictes Tecnico 3 y 4, para que se cumpla con lo establecido en el contrato.	Carpeta H - Estudio de Pavimentos	Técnica
512	COPASA 10/08/2021	Los diseños de pavimentos concebidos por el estructurador proponen estructuras de pavimentos con materiales convencionales nuevos, aplicando mejoramientos a nivel de subrasante, que al ser comparados con las modelaciones presentadas en los anexos de informes no se encontró concordancia para las calzadas en pavimento flexible. Solicitamos a la ANI, aclarar si nuestro entendimiento es correcto.	Se aclara al interesado que, en el Cuarto de Datos esta referenciada toda la información de pavimentos, con la cual se determinó la estructura del diseño de referencia a nivel de factibilidad, será responsabilidad del interesado la revisión y validación de la información para la presentación de su oferta.	Carpeta H - Estudio de Pavimentos	Técnica
513	COPASA 10/08/2021	Las estructuras de pavimentos flexibles diseñadas por el estructurador fueron chequeadas mediante modelaciones AASHTO notándose que el numero estructural efectivo es inferior con respecto al requerido, por lo que el diseño no cumple por esta metodología. Así mismo se constató las modelaciones Mecanicistas siendo concordante con el hecho de que hay incumplimiento con las solicitaciones de carga, teniendo consumos por fatiga superiores al límite recomendado en las mezclas asfálticas. Para el caso de las estructuras de pavimento rígido si se observó el cumplimiento al verificar los consumos por esfuerzos y erosión. Solicitamos a la ANI, aclarar si nuestro entendimiento es correcto.	Se aclara al interesado que, en el Cuarto de Datos esta referenciada toda la información de pavimentos, con la cual se determinó la estructura del diseño de referencia a nivel de factibilidad. Adicionalmente se aclara que, los análisis realizados para las proyecciones de las estructuras de pavimento, la metodología de evaluación y la composición de las capas de pavimento a implementar será de responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	Carpeta H - Estudio de Pavimentos	Técnica
515	COPASA 10/08/2021	El estructurador propuso diseño de vías temporales que garanticen un adecuado nivel de circulación durante el tiempo de construcción del proyecto, colocando para la Autonorte carpetas asfálticas de 10 cm apoyadas sobre bases granulares de 43 cm y en el caso de la Carrera Séptima carpetas asfálticas de 8 cm apoyadas sobre bases granulares de 23 cm para la calzada oriental y 27 cm para la calzada occidental, sin embargo, no se detalla la localización e implementación de las mismas. Solicitamos a la ANI, aclarar si nuestro entendimiento es correcto.	Se informa al interesado que, las estructuras planteadas para el PMT que se puedan implementar en el proyecto y que la utilización de estas dependerá de cómo el interesado haga el planteamiento de la ejecución de las obras para que implemente y se cumpla lo especificado en el PMT, será de responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	Carpeta H - Estudio de Pavimentos	Técnica

520	COPASA 10/08/2021	Las cantidades de postes SOS, PMV y Paneles LED son claras dentro de los estudios. Sin embargo, no sucede lo mismo para el Sistema de CCTV, los detectores de condiciones meteorológicas e indicadores de velocidad, por tal motivo si no se cuenta con un diseño de los sistemas donde se especifique la cantidad y localización de los equipos a implementar, la estimación de cantidades queda abierta a el criterio del especialista en Seguridad vial e ITS para la estimación del CAPEX, lo anterior acorde a las necesidades del proyecto y siguiendo las especificaciones plasmadas en los estudios de ITS. Solicitamos a la ANI, adjuntar un documento que aclare el procedimiento de cálculo de cantidades o un plano que indique el diseño a nivel de la estrucutración para cuantificar este capítulos, ya que con la información existente, es insuficiente para hacer la estimación.	Se informa al interesado que, en línea con lo dispuesto en el Apéndice Técnico 2 "(…) El Concesionario deberá implantar un Sistema de Control de Tráfico con el objetivo de controlar y monitorear el tránsito de vehículos en el sistema vial. El Sistema de Control de Tráfico deberá contar al menos con los siguientes equipos: paneles de mensajes variables, equipos de monitoreo meteorológico; vehículos de inspección de tráfico; circuito cerrado de TV (CCTV); cámara panorámica, detectores de altura y sistemas de control de velocidad, los cuales, en todo caso, obedecerán al soporte técnico del Estudio de Detalle respectivo (…)". En este sentido, la cantidad y ubicación de los equipos, estará definida por las necesidades identificadas con el desarrollo de los estudios correspondientes y por el cumplimiento de las obligaciones contractuales; en consecuencia, la Entidad no considera pertinente la elaboración de un documento que defina la cantidad y ubicación de los mencionados equipos. En este orden de ideas, el interesado puede utilizar los estudios y diseños publicados en el CUARTO DE DATOS, para realizar los análisis pertinentes, a fin de hacer las cuantificaciones que considere apropiadas, para presentar su oferta económica.	Carpeta O - Sistemas Inteligentes ITS	Técnica
521	COPASA 10/08/2021	En el volumen N de Señalización Vial encontramos que hay planos (carpeta N14) donde se encuentra contenida la información de señalización de la intersección con su ubicación, pero al comparar esta información no es claro lo que pertenece únicamente a la unidad funcional 5 y lo contemplado en las demás unidades funcionales. Es necesario aclarar que falta la unidad funcional nueve (9). Solicitamos a la ANI aclarar estas dudas sobre el informe del vólumen de señalización, ya que no hay congruencia entre los planos de la intersección con la información encontrada en el informe	Se informa al interesado que inicialmente en la estructuración se contemplaba una distribución de Unidades Funcionales desde la 1 a la 11 manteniendo las mismas intervenciones y alcance, sin embargo, posteriormente, y de forma previa al presente proceso de selección, se ajustó la distribución de las unidades funcionales quedando de la siguiente forma: - Autopista Norte le corresponden las Unidades Funcionales de la 1 a la 5, anteriormente eran de la UF1 a la 9. - Carrera Séptima le corresponde la Unidad Funcional 6, anteriormente eran las UF10 a la 12, sin embargo se aclara que la UF10 (paso por el Codito del K0+000 al K2+000) ya no hace parte del alcance del proyecto. - Perimetral de Sopó le corresponde la Unidad Funcional 7, anteriormente era la UF13. Unidad Funcional cero (0) de Operación y Mantenimiento. Adicionalmente, cabe resaltar que esta distribución de las Unidades Funcionales es la planteada de manera integral en todos los documentos que conforman el proyecto. Ahora bien, con respecto al informe de señalización, el Interesado debe revisar a que Unidad Funcional hace referencia las cantidades presentadas en el Informe de Señalización. Por último, se aclara que la información contenida en el CUARTO DE DATOS se incluye a título meramente informativo de acuerdo con las condiciones de la Secoión 1.7 del Pliego de Condiciones y será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	Carpeta N - Señalización Vial	Técnica
529	COPASA 10/08/2021	Para las unidades funcionales contempladas en la autopista norte y carrera séptima existen incongruencias de la carpeta asfáltica implementada en la modelación del diseño geométrico versus la evaluada por la especialidad de pavimentos. Por lo tanto, si la estructura empleada en la modelación de la vía no es la correcta se estarían presentando carteras de cantidades de materiales diferentes a lo que realmente se va a construir. Solicitamos a la ANI confirmar si nuestro entendimiento es correcto.	Se informa al interesado que la Entidad no entiende la razón por la cual el interesado aduce diferencias entre los documentos que enuncia; no obstante, se le precisa que la totalidad de los estudios y diseños de referencia contenidos en el Estudio de Pavimento y Diseño Geométrico está acorde con la factibilidad del proyecto, el cual fue la base para el cálculo de las cantidades del proyecto. Los estudios y diseños de referencia compartidos en el Cuarto de datos son a nivel de factibilidad y que será responsabilidad del futuro Concesionario su actualización a Estudios y Diseños Fase III para Construcción. Se aclara que será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	Planos planta perfil AutoNorte cra 7, informe geométrico c14. archivo h110(diseño de pavimentos)	Técnica
531	COPASA 10/08/2021	En las carteras de movimientos de tierra presentadas por el estructurador, se reportan volúmenes, incluyendo descapotes y espacio público para las unidades funcionales 1 a la 4 (Autopista Norte). Se aclara que los volúmenes reportados para la unidad funcional 7 presentan un alto grado de incertidumbre debido a que no clasifica el descapote aparte del volumen de corte final y la unidad funcional 6 no presentan carteras relacionadas a los movimientos de tierra. Solicitamos a la ANI confirmar si nuestro entendimiento es correcto.	Se informa al interesado que, para la UF6 la información de las carteras del diseño geométrico se encuentra compartidas en el Cuarto De Datos, Carpeta Bogota, Carpeta C, Carpeta C15, como se anunció en el Aviso Informativo No 1 publicado en Secop I y en la página web de la Entidad . Toda la información presentada en las carteras de movimientos de tierras de las diferentes Unidades Funcionales será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	C114 Movimiento de tierras (Bogotá) C18 Movimiento de tierras (Sopo)	Técnica
532	COPASA 10/08/2021	EN LOS SIGUIENTES PLANOS XREF Y DWG: P1211XREF P1212ACF-AN-II-03-RE-AH-01-01-0001-V1.dwg P1213ACF-AN-II-03-RE-AH-02-01-0001-V1.dwg P1214ACF-AN-II-03-RE-AH-02-02-0001-V1.dwg P1215ACF-AN-II-03-RE-AH-05-01-0001-V1.DWG P1216ACF-C7-II-03-RE-AH-01-01-0001-V1.DWG P1217ACF-C7-II-03-RE-AH-02-01-0001-V1.dwg P1218ACF-C7-II-03-RE-AH-02-02-0001-V1.dwg P1219ACF-C7-II-03-RE-AH-05-01-0001-V1.dwg Se encuentran en el volumen p en relación a interferencia de redes de la autopista norte , no tienen congruencia con el documento en Excel P10 que hace referencia a las memorias de cantidades de redes húmedas. Solicitamos a la ANI confirmar si nuestro entendimiento es correcto.	Se informa al interesado que, el capítulo de redes se divide en dos grandes grupos, las redes secas y las redes húmedas, en este sentido, se aclara que, en el archivo Excel denominado "P10", se encuentra el listado de redes secas y no húmedas como índico en su observación; por otra parte, los planos listados hacen parte de las redes húmedas; así las cosas, el archivo Excel referenciado en la observación, no puede ser congruente con los planos mencionados, puesto que pertenecen a dos grupos diferentes de redes.	ARCHIVO P9" Volumen de interferencia de redes".	Técnica

546	COPASA 10/08/2021	Se evidenciaron diferentes inconsistencias y/o interferencia entre la localización de los puentes vehiculares sobre la Autopista Norte, calles que acceden al corredor, y puentes peatonales. Solicitamos a la ANI aclarar, si es posible propone reubicar, bien sean los puentes vehiculares o los puentes peatonales proyectados para las estaciones de Transmilenio.	Se informa al interesado que la implantación del puente hidráulico, accesos y puente peatonal corresponde a los estudios de factibilidad y que el futuro Concesionario podrá ubicar definitivamente en los Estudios y Diseños Fase III con los lineamientos dados en el Apéndice Técnico 1 para las obras hidráulicas en los humedales y los puentes peatonales. Adicionalmente, se aclara que la información contenida en el CUARTO DE DATOS se incluye a título meramente informativo de acuerdo con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones.	Carpeta I - Estudio de estructuras - Puente VEH 6 calzada oriental abscisa K3+119.47 al K3+159.47 - UF1 y Puente VEH 6 calzada occidental abscisa K3+119.47 al K3+159.47- UF3	Técnica
547	COPASA 10/08/2021	Solicitamos a la ANI acalrar si la localización de los puentes vehiculares y de los puentes peatonales hacen parte de una obligación contractual e inmodificables, o si es únicamente una información referencial.	En atención a la observación del interesado se informa que la ubicación de los puentes vehiculares incluidos en el alcance del proyecto está dada por las intersecciones con las vías existentes, razón por la cual, su ubicación está definida en el Apéndice Técnico 1. Ahora bien, con respecto a los puentes peatonales se determina que su ubicación definitiva podrá ser identificada como resultado de los estudios fase III que deberá realizar el Concesionario en la Fase de Pre-construcción. Finalmente, se aclara que los diseños cargados en el correspondiente CUARTO DE DATOS, se incluye a título meramente informativo de acuerdo con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones, por lo tanto, el análisis del dimensionamiento o la ubicación exacta de los puentes que se construyan en marco del desarrollo del proyecto corresponde a la debida diligencia del interesado para la presentación de la Oferta.	Carpeta I - Estudio de estructuras	Técnica
548	COPASA 10/08/2021	La superestructura del puente del Intercambiador Calle 201, se compone por vigas cajón presforzadas continuas. El ancho de la superestructura total es de 9.0m, conformada por dos calzadas de 3.65m, una berma de 1.20m y dos bordillos de 0.25m donde se apoyan las barandas metálicas vehiculares.El puente consta de dos luces, así: Una luz de 97.59m y 95.34m. El ancho de la superesturcutra que corresponde a 9,0m no cubre la necesidad de 4 carriles, los cuales son solicitados por el diseño geometrico de la intersección 201. En este orden de ideas, es necesario ampliar la sección de los puentes propuestos por la estructuración. Solicitamos a la ANI confirmar si nuestro entendimiento es correcto (VER IMAGEN EN DOCUMENTO ANEXO)	Se aclara al interesado que, el intercambiador EL POLO fue excluido del alcance de la UF5, quedo como obligacion solamente la elaboración de los Estudios y Diseños de la intersección a desnivel en la calle 201 (Avenida El Polo) que deberá incluir: Cuatro retornos tipo orejas, Enlaces Sur – Oriente, Oriente Norte, Occidente Sur y Norte Occidente; en la parte central de la intersección debe armonizarse con el perfil vial del plan de ordenamiento zonal del norte "Ciudad de Lagos de Torca" de la AV. El Polo; ésta Intersección debe permitir la conexión del espacio público no motorizado oriente occidente y Norte Sur a ambos costados. Estos ajustes estas incluidos en la Adenda N°6 ya publicada en Secop I y en la página web de la Entidad. Ahora bien, sobre las especificaciones del diseño se plantea la construcción de dos puentes separados, cada uno con una sección transversal en su tablero de 9 metros; así las cosas, cada puente tendría dos carriles de circulación y se cumple con la necesidad de un total de 4 carriles.	Carpeta I - Estudio de estructuras - Puente Intercambiador Calle 201 UF5	Técnica
554	COPASA 10/08/2021	Solicitamos a la ANI aclarar el documento puntual donde se encuentra el inventario de puentes peatonales y vehiculares existentes en el corredor del proyecto (UF1 a UF7), ya que dentro de la información revisada del cuarto de datos, no se ha podido localizar dicha información	Se informa al interesado que las obras existentes en los corredores viales se podrán identificar en los planos de los levantamientos topográficos de cada corredor, ubicados en el Cuarto de datos, Carpeta Bogota, carpeta C, Carpeta C3.	Carpeta I - Estudio de estructuras	Técnica
555	COPASA 10/08/2021	De la revisión de la información del cuarto de datos se concluye que no se cuenta con información de diseño a nivel de detalle constructivo para estructuras de Box Culvert, muros de contención y pilotes de mejoramiento. Los pilotes de mejoramiento corresponden a una alternativa de estabilización de suelos de subrasante de baja capacidad portante definidos en el estudio de geotecnia. Solicitamos que la ANI, indique donde se encuentra la información referente a estos ítems del proyecto, especialmente sobre los pilotes de mejoramiento, ya que dentro de nuestros cálculos, esta alternativa de mejoramiento está impactando en gran medida el presupuesto en Costo directo, siendo uno de los ítems pareto de este proyecto.	Se informa al interesado que, la información de los pilotes proyectados para el mejoramiento de la subrasante se podrá identificar y cuantificar en el Informe de Geotecnia, numeral 6.1.8 "Propuestas de solución por condiciones especiales del subsuelo", en donde se referencian los sectores y la distribución de las mallas de cómo se deben se deben instalar, los diámetros y las longitudes de los mismos por sector. El informe de Geotecnia esta compartido en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogota, Carpeta F, Archivo F2. Por último, el interesado será el responsable de la revisión, validación, verificación y valoración del proyecto para la presentación de su oferta.	Carpeta I - Estudio de estructuras	Técnica
558	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 11/08/2021	En la zona del humedal se eleva la rasante por encima de la cota de inundación y así mismo se diseñan seis puentes vehiculares para dar permeabilidad y dejar que se comuniquen las dos zonas. ¿es obligatorio el diseño presentado o se pueden plantear alternativas al trazado del referencial?	Se informa al interesado que las obras en la Conexión hídrica de los humedales y su ubicación deberá ser definida por el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III, de acuerdo con lo establecido en la Tabla 9 de la Sección II.4(c) del Apéndice Técnico 1, lo anterior, teniendo en cuenta que con la publicación de la Adenda 5 en el SECOP I y en la página web de la Entidad, se ajustó la Tabla 9 y se eliminó la Nota relacionada con las obras de conexión hídrica. Por otra parte, se aclara que la solución técnica que adopte el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III deberá cumplir con los determinantes que establezca la Autoridad Ambiental para ese tipo de infraestructura.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO	Técnica
559	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 11/08/2021	En la Carrera Séptima el diseño de la vía comienza a partir del cruce con la calle 201, en el km 2+000. Sin embargo en los planos en planta y perfil longitunal comienza a partir de la calle 182, pareciendo esta información contradictoria. No aparece una sección transversal que se corresponda con esos dos primeros kms. Solicitamos que por favor se proporcione esta información.	Se informa al interesado que, de acuerdo con el alcance definido en el Apéndice Técnico1, las obras a realizar en la Carrera Séptima se ubican entre la Calle 201 (K2+000) y la Calle 245 (K6+930) en la ciudad de Bogotá, en este sentido, la información compartida en el CUARTO DE DATOS, contiene los estudios y diseños del sector que hace parte del alcance del proyecto, por lo cual, no se considera necesario incluir información adicional.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO	Técnica

560	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 11/08/2021	En la Autopista Norte, a partir de la Calle 190 existe una gran concentración de instituciones educativas. Durante las mañanas, a primera hora y durante dos horas, la calzada poniente de autonorte tiene un carril exclusivo para transporte escolar, ¿se requerirá mantenerlo durante la construcción? En la tarde esta exclusividad de carril aplica a la calzada oriente con carácter general, ¿se requerirá mantenerla también durante los trabajos de construcción?	Se informa al interesado que, en el Apéndice Técnico 1, tabla 6, nota 5 se establece "Durante la construcción y mejoramiento de las UF1, UF2, UF3 y UF4 el Plan de Manejo de Trafico PMT debe garantizar por lo menos tres carriles de circulación permanentes.", los tres carriles son los actualmente existentes. Adicionalmente se aclara que el respectivo PMT deberá ser elaborado por el futuro Concesionario y los deberá tramitar ante la Secretaría Distrital de Movilidad, previo visto bueno de la Interventoría del proyecto. En este contexto, la Secretaria Distrital de Movilidad y la interventoría del proyecto en su momento, definirán la necesidad de seguir adoptando la medida existente y las demás consideraciones pertinentes.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO	Técnica
565	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 11/08/2021	En el ANEXO APÉNDICE TÉCNICO 3 se encuentra el listado de normas UNE Españolas en materia ITS, y que se deriva de estándares europeos e internacionales. Solicitamos por favor nos indiquen el listador de las normas UNE Españolas, puesto que evidenciamos que no son nombradas en el anexo del apendice tecnico 3.	Se informa al interesado, que mediante la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y la página web de la Entidad se ajusto el Apéndice Técnico 3, Sección 4.2, eliminando el inciso observado.	APÉNDICE TÉCNICO 3: Capitulo IV Otras especificaciones y normativas aplicables a sistemas y equipos.- Otras especificaciones	Técnica
566	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 11/08/2021	Amablemente solicitamos el envio de la arquitectura, hojas de vida de los equipos y estado de cada uno de los elementos del CCO, peaje y pesaje que deban realizar los mantenimientos.	Se informa al interesado que, actualmente los corredores objetos del presente proyecto no cuentan con dispositivos o equipos para la Operación e instalaciones de CCO, toda la infraestructura física y tecnológica deberá ser implementada e incorporada por el futuro Concesionario, momento en el cual se deberá diligenciar la hoja de vida de los equipos instalados.	APÉNDICE TÉCNICO 2 - CONDICIONES PARA LA OPERACIÓN Y EL MANTENIMIENTO	Técnica
568	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 11/08/2021	Señalización y balizamiento. Se solicita amablemente si existe un inventario de estos elementos actualizado. ¿Se permitiría la reutilización o habría que reponerlos todos nuevos?	Se informa al interesado que la información del inventario de Señalización y Balizamiento fue desarrollado en su mayoría, en año 2018 y se encuentra en los Estudios y Diseños de Referencia en el Cuarto de Datos, para el Distrito Carpeta Bogotá, Carpeta N y para Sopó en la Carpeta C. Se aclara al interesado que es posible la reutilización de elementos, siempre y cuando se garantice que la Señalización de los corredores viales objeto del proyecto cumplan con las Especificaciones Técnicas referenciadas en el Apéndice Técnico 3.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO	Técnica
569	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 11/08/2021	Estructuras y obras de drenaje existentes. Se solicita amablemente si existe un inventario de estos elementos.	Se informa al interesado que la información solicitada se encuentra en los Estudios y Diseños de referencia en el Cuarto de Datos, así: Información del Distrito Carpeta Bogotá, Carpeta E, archivo E15, numeral 3.2.1.2. "Inventario de Estructuras Hidráulicas". Adicionalmente en la Carpeta E7, Carpeta E71 se encuentran los inventarios de las Obras hidráulicas existentes e identificadas durante los Estudios y Diseños de Referencia. Información Perimetral de Sopó Carpeta Sopo, Carpeta H, archivo H1. Adicionalmente en la Carpeta H4, Carpeta H41 se encuentran los inventarios de las Obras hidráulicas existentes e identificadas durante los Estudios y Diseños de Referencia.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO	Técnica
575	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 11/08/2021	De acuerdo con lo incluido en el pliego hay 2 retornos en las calles 235 y 242 sin embargo en los planos de planta general vienen definidos estos retornos en las calles 224 (3+840) y 245 (5+594). Confirmar que la ubicación es la de los puntos kilométricos indicados ante la discrepancia de los nombres de las calles.	Se informa al Interesado que con la publicación de los pliegos definitivos se unificó la ubicación de los retornos en el Apéndice Técnico 1 ,así: retornos a desnivel ubicados aproximadamente en la Calle 235 (K3+840) (104360.23;122949.82) y en la Calle 242 (K5+594) (104735.22;124664.97).	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO y Proyecto Referencial "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ". "Planta general"	Técnica
576	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 11/08/2021	Se solicita amablemente confirmar si la inersección AV. Guaymaral (calle 235) no está incluida en el alcance salvo los carriles de aceleración y desaceleración indicados en la nota 1 del plano de planta "PP-CW-006 (hoja 6/7).	De la futura intersección de la Calle 235 o Av. Guaymaral, en la Sección II.4.(c) Tabla 10, se incluyen los respectivos carriles de aceleración y desaceleración como parte integral de los respectivos retornos, de acuerdo a lo requerido en el Manual de Diseño Geométrico 2008. Finalmente se aclara que con respecto a la proyección de la Intersección con la AV. Guaymaral si bien es cierto no se encuentra incluida dentro del alcance del proyecto, se informa que en los diseños de Factibilidad se incluyeron los carriles de aceleración y desaceleración para conectar adecuadamente la Autopista Norte con la Intersección de la Av Guaymaral, de acuerdo a lo requerido en el Manual de Diseño Geométrico 2008, por lo que en los presupuestos y cantidades de obra quedaron incluidos estos carriles así como los espacios públicos conforme a como se encuentran proyectados en los diseños.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO y Proyecto Referencial "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ". "Planta general"	Técnica

589	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 11/08/2021	Cimentaciones con pilotes en suelos blandos. No se presenta un cálculo de resistencia lateral de los pilotes, que en estribos y zonas anexas a sobrecargas de terraplenes se verán sometidos a empujes. ¿Existe documentación complementaria a este respecto?	Se informa al interesado que no existe información complementaria y se aclara que la información de los diseños de referencia es la compartida en el Cuarto de Datos y para el caso específico en el Informe de Geotecnia, Carpeta Bogotá, Carpeta F.	VOLUMEN DE GEOTECNIA. DOCUMENTO F3	Técnica
590	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 11/08/2021	Refuerzo y escalonado de terraplenes. No parece que se hayan considerado escalonados laterales para conformar una transción rugosa. ¿Se ha considerado entonces una geomalla de refuerzo o geotextiles para evitar la formación de fisuras y debilidades longitudinales?	Se informa al interesado que el informe de Geotecnia compartido en el Cuarto de Datos cumple lo solicitado por la ANI en el Anexo de requerimientos Técnicos para los Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad, el cual fue revisado y validado por un revisor técnico independiente. Las consideraciones técnicas y constructivas mencionadas por el interesado podrán ser tenidas en cuenta por el mismo siempre que se dé cumplimiento a las Especificaciones del Apéndice Técnico 3		Técnica
591	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 11/08/2021	Cimentaciones con pilotes en suelos blandos en zonas de estribos. No se presenta un cálculo teniendo en cuenta el rozamiento negativo de los pilotes o si es necesario llevar a cabo mejoras o procesos constructivos especiales. ¿Existe documentación complementaria a este respecto?	Se informa al interesado que el informe de Geotecnia compartido en el Cuarto de Datos cumple lo solicitado por la ANI en el Anexo de requerimientos Técnicos para los Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad, el cual fue revisado y validado por un revisor técnico independiente. Por lo anterior se aclara que no se tienen la información adicional solicitada y que la información compartida en el cuarto de Datos es suficiente para conformar la factibilidad técnica del proyecto.	VARIANTE DE SOPO IV "ESTUDIO DE SUELOS PARA DISEÑO DE FUNDACIONES DE PUENTES Y OTRAS ESTRUCTURAS DE CONTENCIÓN	Técnica
592	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 11/08/2021	En los box culverts y muros sobre los suelos blandos la solución de cimentación no contempla precargas. Aunque comparativamente la carga puede ser menor que la de un terraplén, la diferencia de comportamiento y flexibilidad puede requerir de tratamientos geotécnicos de mejor . ¿Existe documentación complementaria sobre el comportamiento diferencial de las fundaciones de losa en las zonas con intercalaciones de turba muy consolidable?	Se informa al interesado que la información de los diseños de referencia es la compartida en el Cuarto de Datos y para el caso específico en el Informe de Geotecnia, Carpeta Bogotá, Carpeta F. Por lo anterior se aclara que no se tiene la información adicional del análisis puntual de los muros y los box culverts solicitadas, se aclara que la información compartida en el cuarto de Datos es suficiente para conformar la factibilidad técnica del proyecto. Se aclara que será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	VARIANTE DE SOPO IV "ESTUDIO DE SUELOS PARA DISEÑO DE FUNDACIONES DE PUENTES Y OTRAS ESTRUCTURAS DE CONTENCIÓN	Técnica
594	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 11/08/2021	Estudio de consolidación de los terraplenes en las zonas de suelos blandos. Se indica que los tiempos de precarga serían de 30 días para que se pueda retirar la precarga. Resultan tiempos muy reducidos. No se cuenta con los resultados de los piezoconos empleados. ¿Se han llevado a cabo ensayos de disipación en los piezoconos? ¿Existe documentación adicional para la estimación de los tiempos no incluida?	Se informa al Interesado, que la información disponible es la referenciada e incorporada en el informe de Geotecnia de la sección 6.1.2 "Resultados de la exploración" con la cual, se realizó la definición del Perfil Geológico-Geotécnico del corredor de la Autopista Norte y la Carrera Séptima. Por lo anterior se aclara que no se tienen la información adicional solicitada y que la información compartida en el cuarto de Datos es suficiente para conformar la factibilidad técnica del proyecto. Se informa que mediante la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y la página web de la entidad, en el Contrato Parte Especial, Sección 6.2 se ajustaron los plazos de entregas de las UF´s. Así mismo, se aclara que la información del Cuarto de Datos estará disponible a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones.	VARIANTE DE SOPO, VOLUMEN V. ESTUDIO DE ESTABILIDAD Y ESTABILIZACIÓN DE TALUDES ESTUDIOS Y DISEÑOS VARIANTE SOPÓ	Técnica
597	Chubb Seguros S.A. 11/08/2021	Se solicita a la entidad aclarar la cobertura que se requiere en etapa de operacion y mantenimiento frente a las obligaciones que se deriven de la etapa preoperativa, es decir , es necesario aclarar que obligacioens se extenderian a esta etapa, toda vez que cada obligacion se enmarcara y se cubre en la garantia unica emitida en cada etapa del contrato de concesion , adicional se debe tener en cuenta que las obligaciones con respecto a la Estabilidad de la obra ejecutada en etapa precontractual se encuentran cubiertas en el amparo de estabilidad requerido en etapa contractual, por cuanto no es claro si se exige con esta disposicion que estas obligaciones se cubran en la garantia de operacion y mantenimiento y sobre que amparo se solicita cubrirse. La observacion se realiza con base en la siguiente redaccion: ** Las obligaciones del Concesionario relativas a la Operación y Mantenimiento de las Unidades Funcionales respecto de las cuales se haya suscrito Acta de Terminación de Unidad Funcional serán exigibles y estarán sujetas a todas las estipulaciones que en el presente Contrato se establecen para la Etapa de Operación y Mantenimiento en relación con dichas Unidades Funcionales. Por lo anterior, las garantías constituidas en la Etapa Preoperativa deberán amparar también las obligaciones de Operación y Mantenimiento de aquellas Unidades Funcionales respecto de las cuales se haya suscrito Acta de Terminación de Unidad Funcional y de la Unidad de Operación y Mantenimiento .*	El contrato en la parte general numeral 2.5 (a) (i)(4) marca una linea que luego se desarrolla en el contrato Parte Especial, en el numeral 8.1, delimitando y separando cada una de las etapas del contrato en el literal (a) (ii) y (iii). En los numeral 8.1, 8.2 y 8.3 de la Parte Especial del Contrato, se describen las vigencias y valores asegurados para cada etapa, separando así mismo los amparos de la poliza para cada una de las mismas, esto es, los amparos de salarios y prestaciones sociales y de calidad /estabilidad de las obras construidas. Para la etapa de construcción o preopetaiva, una vez finalice cada unidad funcional, se debe activar el amparo de calidad y estabilidad de las obras, con una vigencia de 5 años, manteniendose vigente hasta su expiración. Ahora bien, inciada la etapa de operación y mantenimiento, lo que ocurre es la ampliación del amparo de cumplimiento para cubrir ahora tambien, las obligaciones propias de la nueva dicha etapa, sin que afecte el amparo de estabilidad y calidad de las obras, el cual se mantiene vigente de manera simultanea hasta su expiración (5 años). Esta es precisamente la particualridad de la denominada "garantía unica", una misma poliza contiene diferentes amparos con sus vigencias y valores asegurados independientes , los cuales pueden estar vigentes de manera simultanea y cubren aspectos diferentes. Así las cosas, el amparo de estabilidad y calidad de las obras, puede estar vigente de manera simultanea con el amparo de cumplimiento, que una vez finalizada la etapa de construcción, se amplia para cubrir las obligaciones contractuales propias de la etapa de operación y mantenimiento, aspecto que es claro en el mencionado Numeral 8.1, 8.2 y 8.3 de las Condiciones Especiales del Contrato.	Contrato Parte General clausula 2.5 etapas de la ejecucion contractual numeral 4	Financiera – Seguros

602	Chubb Seguros S.A. 11/08/2021	Agradecemos confirmar valor asegurado para cada anualidad en la poliza de Responsabilidad Civil Extracontractual , dado a que se determina que debera ser de 75,000 SMMLV , lo cual se considera excesivo en aplicacion en todas las etapas teniendo en cuenta las obligaciones que se derivan de cada una de ellas.	El riesgo por responsabilidad civil no tiene proporcionalidad con el valor del contrato, ni hay estadísticamente un factor de correlación para vincular el valor de las etapas con el valor asegurado necesario, máxime cuando se trata de actividades peligrosas en desarrollo de construcción pesada. La regla de calcular el valor asegurado para cada etapa con base en el valor total del contrato, tomando el valor de las obligaciones en cada una de las mismas conforme con el numeral 2 del artículo 2.2.1.2.3.1.2 del Dec. 1082 de 2015, está expresamente estipulada en la norma, para "las garantías del contrato", esto es, para las garantías relacionadas con las obligaciones pactadas contractualmente que cubran los riesgos del buen manejo y correcta inversión del anticipo, pago anticipado, cumplimiento, pago de salarios y prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales, estabilidad y calidad de la obra, calidad del servicio, calidad de bienes, cuyos alcances y valor si se derivan de las obligaciones propias delimitadas y pactadas en cada etapa del contrato por las partes. Para el caso del Seguro de Responsabilidad Civil "extracontractual", el cual tiene como vocación cubrir riesgos, que como bien indica su propia definición, son extracontractuales, la valoración de los eventos que puedan ser materializados, escapan a los aspectos y límites contractuales pactados entre las partes. Por lo tanto, el ser el riesgo por responsabilidad civil extracontractual de tal magnitud y de valor desconocido, ya que no depende de las partes del contrato su materialización pero si su responsabilidad, no tiene proporcionalidad con el valor de las etapas de las obligaciones entre las partes, que señala el Dec. 1082 de 2015 para las garantías contractuales. Adicionalmente no hay estadísticamente un factor de correlación para vincular el valor de las etapas con el valor asegurado necesario para cubrir este riesgo, máxime cuando se trata de actividades peligrosas en desarrollo de construcción pesada. Por lo tanto, para el riesgo de RC extracontractual, se acoge al criterio de suficiencia indicado en el numeral 5 del artículo 2.2.1.2.3.1.17 del Dec 1082 de 2015. Por lo tanto, no procede la observación.	Contato Parte Especial 8.4 valor y vigencia para los amparos de responsabilidad civil contrato parte general	Financiera – Seguros
603	Custrecasas 12/08/2021	¿Qué sucede con la obligación de construcción de la Unidad Funcional 7 si al Concesionario le es negada la autorización para intervención del patrimonio arquitectónico y cultural y la modificación de la Licencia Ambiental? En caso de no resultar viable la construcción de la glorieta en los términos expuestos ¿Es válida la presentación de una alternativa técnica adicional para el desarrollo de la Unidad Funcional 7? ¿Cómo se reconocen los costos del rediseño, el eventual mayor valor de las obras y su impacto en el cronograma de obras?	Se informa al interesado que la licencia ambiental de la UF7 (Perimetral de Sopó) ya está otorgada por la ANLA a través de la Resolución 252 de 2020 (Por la cual se otorga licencia ambiental a la Perimetral de Sopó Sectores Aposentos - Tres Esquinas). Sobre el impacto ambiental "Afectación a bienes de interés Cultural" el Estudio de Impacto Ambiental calificó el citado impacto como positivo para el escenario "Con Proyecto", lo cual fue avalado por la ANLA en el citado acto administrativo, por lo que no se evidencia la necesidad de la modificación de la Licencia Ambiental por los aspectos a los que se hace referencia en la pregunta. Adicionalmente, se informa que el diseño de la Glorieta a nivel de la calle 3 esta incluida dentro la licencia otorgada por la ANLA, por lo cual el proyecto ya cuenta con viabilidad ambiental. Finalmente, se informa que los riesgos de diseño y de construcción están a cargo del Concesionario.	4.2 (b) y 4.3 Parte Especial del Contrato de Concesión	Técnica – Ambiental
604	Custrecasas 12/08/2021	Se solicita a la ANI poner las coordenadas exactas que determinan el alcance del Proyecto. Lo anterior, en la medida en que es la única manera de determinar el alcance físico del mismo y por ende de las obligaciones del Concesionario. Esto reviste particular importancia teniendo en cuenta además que este Proyecto es adyacente con otros proyectos y, consecuentemente, es relevante delimitar físicamente hasta dónde va cada proyecto y la responsabilidad de cada contratista.	Se informa al interesado, que en el Apéndice Técnico 1 se encuentra debidamente definido el alcance del proyecto y la correspondiente demarcación se encuentra identificada por coordenadas el Fin-Inicio de cada Unidad Funcional del proyecto, de acuerdo a la Sección II.4.(c) Tabla 6 del Apéndice Técnico 1.	4.3 Parte Especial del Contrato	Técnica
606	Custrecasas 12/08/2021	De la redacción de la Sección 4.5. (b) de la Parte Especial del Contrato de Concesión se observa que no se regulan los siguientes presupuestos: (a) ¿Qué sucede si, vencidos los 2 años siguientes a la suscripción del Acta de Inicio no se cuenta con la totalidad de la disponibilidad de los Predios Distrito asociados a la construcción de la intersección a desnivel "El Polo" y la ANI y el Concesionario no llegan a un acuerdo de sustitución por una alternativa técnica que garantice la operatividad de la calzada oriental y occidental de la Autopista Norte en los términos señalados en los Apéndices Técnicos del Contrato? (b) De cumplirse con la entrega del 80% de Predios Distrito dentro de los 2 años siguientes a la suscripción del Acta de Inicio, pero no con la entrega del 20% restante para el 31 de diciembre de 2025, se deberá proceder con la adopción de una alternativa técnica que garantice la operatividad de la oriental y occidental de la Autopista Norte en los términos señalados en los Apéndices Técnicos del Contrato? (c) ¿Debe el Concesionario asumir los riesgos técnicos y financieros asociados a la sustitución de la construcción de la intersección a desnivel "El Polo" por una alternativa técnica que garantice la operatividad de la calzada oriental y occidental de la Autopista Norte en los términos señalados en los Apéndices Técnicos del Contrato? (d) ¿La entrega inicial del 80% de los predios a la cual se refiere la Sección 4.5 (b) (ii) de la Parte Especial del Contrato se realizará en un único momento o se tienen previstas entregas parciales? (e) En caso de tenerse prevista la opción de proceder con entregas parciales de los predios ¿Deberá el Concesionario esperar a una entrega del 100% de los mismos para efectos de iniciar las actividades de construcción? (f) En caso de poderse iniciar las actividades de construcción de manera previa a la entrega del 100% de los predios ¿De qué manera se compensarán las inversiones y actividades iniciadas en los predios entregados, si se cumplen los presupuestos previstos en la Sección 4.5 de la Parte Especial del Contrato y se debe proceder con la adopción de una alternativa técnica adicional o se reduce el alcance del Proyecto? (g) Teniendo en cuenta que el término de la Fase de Pre Construcción está previsto para un plazo de 18 meses contados a partir de la Fecha de Inicio del Contrato , y que en el mismo se deben ejecutar las acciones respectivas de Gestión Predial, ¿De qué manera se compagina dicho término de 18 meses para la ejecución de la Fase de Pre Construcción con el plazo máximo de entrega de los Predios Distrito (80% en 2 años y 20% restante en 2025)? (h) De qué manera el Acuerdo de colaboración suscrito el 3 de mayo de 2019 por la Alcaldía de Bogotá, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU para la estructuración contratación, adjudicación y liquidación del proyecto Accesos Norte Fase II puede incidir en los periodos de entrega de Predios Distrito y de qué manera deben las partes asumir los riesgos de retraso de obligaciones contractuales como consecuencia de la aplicación de los plazos de entrega previstos en este Acuerdo? (favor tener en cuenta que conforme a dicho Acuerdo se establecen los plazos de entrega de Predios para el intercambiador "El Polo" que no se compaginan con las obligaciones del Concesionario previstas en el Contrato de Concesión)	Teniendo en cuenta que todas las inquietudes planteadas en su observación, están relacionadas con la construcción de la Intersección en la Avenida El Polo, se informa al interesado que las condiciones de ejecución de Unidad Funcional 5 cambiaron conforme a lo establecido en la Adenda 6 publicada en SECOP I y en la página web de la entidad, mediante la cual, se ajustó el alcance de la UF5 en el Apéndice Técnico 1, tabla 7, en el sentido de eliminar la construcción del intercambiador El Polo y en su lugar, el Concesionario deberá elaborar los estudios y diseños a Fase III de dicha obra. Por lo anterior, para mayor claridad se sugiere la revisión integral de los documentos del proceso para el correcto entendimiento sobre el mismo.	4.5 (b) Parte Especial del Contrato de Concesión	Técnica – Financiera- Jurídica
607	Custrecasas 12/08/2021	De lo dispuesto en la Sección 5.6. (h) no es claro si el fondeo mensual de la Subcuenta Central de Recaudo se efectuará sobre el 33,8266% de los ingresos brutos o netos por concepto de recaudo bajo el Contrato No. 001 de 2017, del Concesionario Recaudador. Adicionalmente, se solicita a la ANI aclarar de qué manera se compensarán las reducciones del recaudo por conceptos de evasión, elusión y restricción a la movilidad.	Se recomienda al observante realizar las validaciones en un contexto integral de la minuta del contrato, considerando cada uno de los numerales establecidos tanto en la Sección 5.6 mediante el cual se especifica de manera secuencial los aspectos a ser tenidos en cuenta para el giro de los recursos a la subcuenta en mención, con lo que se da claridad respecto a que el fondeo será de manera mensual de la Subcuenta Central Recaudo y se efectuará sobre el 33,8266% de los ingresos netos pero teniendo en cuenta todas y cada una de las especificidades establecidas en el numeral 5.6(h) de la minuta del Contrato (Sección que fue modificada mediante Adenda No. 6 que se publicó en Secop I y en la página web de la Entidad), por ejemplo descontando el monto de la contribución al Fondo de Seguridad Vial (por cuanto el FSV es recaudado y pagado por el Concesionario Recaudador), sin incluir sobrantes, ni rendimientos financieros y previo descuento de los costos de transacción que se causen; así como lo correspondiente que se haya establecido en el contrato de concesión No. 001 de 2017. Ahora bien, con respecto a la inquietud del observante respecto a las compensaciones por concepto de Evasión, Elusión y Menor recaudo se recomienda revisar al observante lo establecido tanto en la Parte General como en la tabla de referencias con respecto a las Secciones 3.3 numerales (g), (h) e (i), 13.2(a)(xix), 13.3(i) y 13.3(h) y sus correspondientes derivaciones y aclaraciones en la Parte Especial, así como lo establecido en la Sección 13.4 de la Minuta de Contrato Parte General.	5.6 (h) Parte Especial del Contrato de Concesión	Financiera – Riesgos

608	Cuatrecasas 12/08/2021	Se solicita a la ANI indicar cuál es el estado de avance de expedición del protocolo o instructivo que regule la relación entre Accesos Norte I y Accesos Norte II, y quién se ha previsto debe suscribir dicho protocolo.	Se informa al interesado que la entidad, con el fin de atender algunos de los comentarios realizados por los interesados, mediante las Adendas No. 5 y No. 6 publicadas en Secop I y en su página web, realizó algunas modificaciones y precisiones adicionales dentro de la minuta del contrato, por lo cual ya no presentará el documento adicional denominado "protocolo" por cuanto las redacciones introducidas son suficientes para dar claridad a las obligaciones de la entidad con referencia al recaudo y a la entrega de información.	N.A.	Financiera – Técnica
611	Cuatrecasas 12/08/2021	Favor indicar el valor de Responsabilidad Civil Extracontractual para cada una de las etapas, ya que en el numeral 8.4 (ii) de la Parte Especial dan un valor general para todo el contrato, sin embargo, la exposición del riesgo no es la misma en todas las etapas.	El riesgo por responsabilidad civil no tiene proporcionalidad con el valor del contrato, ni hay estadísticamente un factor de correlación para vincular el valor de las etapas con el valor asegurado necesario, máxime cuando se trata de actividades peligrosas en desarrollo de construcción pesada. La regla de calcular el valor asegurado para cada etapa con base en el valor total del contrato, tomando el valor de las obligaciones en cada una de las mismas conforme con el numeral 2 del artículo 2.2.1.2.3.1.2 del Dec. 1082 de 2015, está expresamente estipulada en la norma, para "las garantías del contrato", esto es, para las garantías relacionadas con las obligaciones pactadas contractualmente que cubran los riesgos del buen manejo y correcta inversión del anticipo, pago anticipado, cumplimiento, pago de salarios y prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales, estabilidad y calidad de la obra, calidad del servicio, calidad de bienes, cuyos alcances y valor si se derivan de las obligaciones propias delimitadas y pactadas en cada etapa del contrato por las partes. Para el caso del Seguro de Responsabilidad Civil "extracontractual", el cual tiene como vocación cubrir riesgos, que como bien indica su propia definición, son extracontractuales, la valoración de los eventos que puedan ser materializados, escapan a los aspectos y limites contractuales pactados entre las partes. Por lo tanto, al ser el riesgo por responsabilidad civil extracontractual de tal magnitud y de valor desconocido, ya que no depende de las partes del contrato su materialización pero si su responsabilidad, no tiene proporcionalidad con el valor de las etapas de las obligaciones entre las partes, que señala el Dec. 1082 de 2015 para las garantías contractuales. Adicionalmente no hay estadísticamente un factor de correlación para vincular el valor de las etapas con el valor asegurado necesario para cubrir este riesgo, máxime cuando se trata de actividades peligrosas en desarrollo de construcción pesada. Por lo tanto, para el riesgo de RC extracontractual, se acoge el criterio de suficiencia indicado en el numeral 5 del artículo 2.2.1.2.3.1.17 del Dec 1082 de 2015. Por lo tanto, no procede la observación.	8.4 (ii) Parte Especial Contrato de Concesión	Financiera – Seguros
613	STRABAG S.A.S. 13/08/2021	Trazado y diseño geométrico: Se realizó la comparacion de los perfiles viales (secciones tipicas) propuestos por el estructurador, versus los perfiles viales establecidos en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), de acuerdo a esto, a continuación se relacionan las diferencias encontradas y requerimientos en las unidades funciones de la autopista Norte: 1. Se presentan diferencias significativas en los anchos de espacio público prevista para el proyecto Accesos Norte 2; 9,30 m propuesto por el estructurador y 16 m según POT. Se solicita aclarar. 2. Aunque no se presentan diferencias en los anchos de carril de las calzadas mixtas, si se observa diferencias en el número de carriles; 5 según estructurador y 4 según POT, de igual manera la calzada troncal se proyecta 1 (uno) carril por parte del estructurador y 2 (dos) carriles segun POT, se solicita aclarar. 3. Diferencias en los anchos de separador. 4. La implantación de estos perfiles (secciones del estructurador) difieren de lo previsto en el POT, conforme a esto se solicita a aclarar si existe visto bueno por parte de secretaria de planeación o algún tipo de adelanto para esta modificación. (ver imagenes en documento anexo)	n atención a las observaciones del interesado se informa lo siguiente: 1. Indiferentemente, que el ancho de espacio publico del proyecto no coincida con el POT, el futuro Concesionario debe cumplir con lo establecido en las especificaciones de los Apendices del Contrato, sin embargo es importantre aclarar, que la Estructuración Técnica fue realizada en virtud del convenio suscrito con el Distrito y la cual dio como resultado la estructuración técnica del proyecto, ahora bien con referencia a la mención del ancho del espacio público, se informa que mediante adenda N° 6 publicada en Secop I y en la página web de la Entidad, se disminuyo el espacio público dejando un ancho de 6.0 m para la autopista y la carrera séptima, se adara que para los Estudios y Diseños Fase III el Futuro Concesionario deberá dar cumplimiento a las especificaciones Técnicas del Apéndice Técnico 3. 2. Los diseños fueron realizados con base en el Decreto POT 190 de 2004, especificamente con el Perfil Vial V-0D, aunque se aclara que la configuración de los carriles mixtos obedece a lo existente entre las calles 191 y calle 170, que son 5 carriles para vehículos mixtos por calzada. Con respecto al sistema Transmilenio, se proyectó construir un carril y dejar otro en reserva vial, de acuerdo con lo especificado en el Apéndice Técnico 1. 3. Los diseños fueron realizados con base en el Decreto POT 190 de 2004, especificamente con el Perfil Vial V-0D, se realizó el planteamiento existente en la Autopista Norte entre las calles 191 y calle 170, quitando los separadores laterales y dejando el espacio total en el separador central, resultado técnico de la factibilidad que dieron como resultado el perfil previsto en el Apéndice Técnico 1.. 4. Se informa al interesado que los Estudios y Diseños para la jurisdicción de Bogotá D.C. incluidos en el Cuarto de Datos cumplen con lo requerido por la ANI y el Distrito Capital para efectos de la Estructuración y fue realizado bajo los lineamientos y especificaciones del Distrito, las cuales se encuentran incluidas en el Apéndice Técnico 3, conforme a lo establecido en el Convenio 006 de 2019, Clausula Quinta, Sección C "Compromisos Generales del Distrito Capital" - numerales 1.2 y 1.3. Dicho convenio se encuentra publicado como anexo en el SECOP I. Sin perjuicio de lo anterior, cabe resaltar que la información del CUARTO DE DATOS estará disponible a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones y será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta, por lo tanto, los diseños para fase III deberán ser validados y actualizados conforme a la reglamentación vigente. Finalmente, se informa se debe revisar los ajustes realizados en los anchos del Espacio Público en el Apéndice Técnico 1 mediante la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y la Pagina web de la Entidad.	APÉNDICE TÉCNICO 1 ALCANCE DEL PROYECTO - DATA ROOM	Técnica
614	STRABAG S.A.S. 13/08/2021	Trazado y diseño geométrico: Se realizó la comparación de los perfiles viales (secciones tipicas) propuestos por el estructurador, versus los perfiles viales establecidos en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT); de acuerdo a esto, a continuación se relacionan las diferencias encontradas y requerimientos en la unidad funcional 6 Carrera Séptima: 1. Se presentan diferencias en los anchos de espacio público previstos para el proyecto Accesos Norte 2; 9,00 m propuesto por el estructurador y 5,50 m según POT. Adicional a esto, el POT presenta la cicloruta a nivel de vía con un ancho de 2,25 m incluye franja de seguridad. Se solicita aclarar. 2. Diferencias en el número de carriles y ancho de carril de tráfico mixto, el estructurador plantea 2 (dos) carriles de 3,25 m y 3,50 m, por su parte el POT plantea 3 (tres) carriles de 3,25 m cada uno. Se solicita aclarar. 3. Diferencias en los anchos de separador de 5.0 m contra 8.50 m del estructurador. 4. La implantación de estos perfiles (secciones del estructurador) difieren de lo previsto en el POT, conforme a esto se solicita a aclarar si existe visto bueno por parte de secretaria de planeación o algún tipo de adelanto para esta modificación. (ver imagenes en documento anexo)	En atención a las observaciones del interesado se informa lo siguiente: 1.Inicialmente se aclara que mediante la expedición de la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad se ajustaron los anchos del Espacio Público del Proyecto. 2.Los diseños fueron realizados con base en el Decreto POT 190 de 2004, especificamente con el Perfil Vial V-2B, se aclara que el distrito ha actualizados las especificaciones para Ciclorrutas con un ancho mínimo de 3.00 m, la franja de circulación es de 3.00 m 3.Se aclara que de acuerdo con los diseños que adelanta el distrito en el corredor de la Carrera Séptima esta tendrá un carril para el sistema masivo y dos carriles para vehículos mixtos, planteamiento de dos carriles para mixtos por calzada que se continua desde la calle 200 al norte y dejando en el separador el espacio para una futura ampliación del tercer carril. 4.En el separador se proyecta la franja para un tercer carril por sentido y quedaría un separador mínimo de 2.0 m. 5.Se informa al interesado que los Estudios y Diseños para la jurisdicción de Bogotá D.C. incluidos en el Cuarto de Datos cumplen con lo requerido por la ANI y el Distrito Capital para efectos de la Estructuración y fue realizado bajo los lineamientos y especificaciones del Distrito, las cuales se encuentran incluidas en el Apéndice Técnico 3, conforme a lo establecido en el Convenio 006 de 2019, Clausula Quinta, Sección C "Compromisos Generales del Distrito Capital" - numerales 1.2 y 1.3. Dicho convenio se encuentra publicado como anexo en el SECOP I. Sin perjuicio de lo anterior, cabe resaltar que el Futuro Concesionario deberá dar cumplimiento a las especificaciones técnicas del Apéndice Técnico 3, la información del CUARTO DE DATOS estará disponible a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones y será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta, por lo tanto, los diseños para fase III deberán ser validados y actualizados conforme a la reglamentación vigente.	APÉNDICE TÉCNICO 1 ALCANCE DEL PROYECTO - DATA ROOM	Técnica
615	STRABAG S.A.S. 13/08/2021	Trazado y diseño geométrico: Dentro de las intervenciones previstas para la unidad funcional 5 , en la tabla En la tabla 7. Unidades Funcionales 0 a 7 del apéndice técnico 1 se hace referencia a la intersección a desnivel de la calle 201 Av. El Polo cuatro retornos tipo orejas Enlaces SUR – Oriente, Oriente Norte, Occidente Sur y Norte Occidente En la parte central de la intersección debe armonizarse con el perfil vial del plan de ordenamiento zonal del norte "Ciudad de Lagos de Torca" de la AV. El Polo. Sin embargo, dentro de los informes del estructurador, se señala "Es importante resaltar que solo se tiene contemplado proyectar los diseños de los ramales de enlace tipo trébol denominados como "Intercambio 201 giro norte – norte" e "Intercambio 201 giro sur – sur". de acuerdo a esto requerimos aclarar: 1. ¿Los enlaces (giros directos derechos) se encuentran dentro del alcance del proyecto Accesos Norte 2?. 2. Hacer la inclusión de estos enlaces en presupuesto CAPEX del proyecto de parte de la ANI , puesto que dentro de la información suministrada en el DATA ROOM No encuentra información de diseños, planos, anexos de cantidades de explanación o de materiales de estructura de pavimento, para los enlaces Sur – Oriente, Oriente Norte, Occidente Sur y Norte Occidente. 3. Es necesario contar con los estudios y diseños vigentes de la Avenida El Polo, esto con el fin de verificar niveles de empalme con la infraestructura proyectada en este sector, favor proporcionarla. 4. En caso que NO se de la entrega de los predios de parte del Distrito, favor indicar las especificaciones tecnicas con el que se debra diseñar y construir la interseccion El Polo.	Se da respuesta al interesado de la siguiente manera: Inicialmente se hace necesario aclarar que mediante la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la Entidad, se modificó el Apéndice Técnico 1, se excluyó del alcance el Intercambiador el Polo, dejando solamnte como obligación para el futuro concesioanrio realizar los Estudios y Diseños a Fase 3. 1) SI, los giros directos o enlaces se encuentran incluidos dentro del enlace, como lo establece la Figura 4 de la Sección II.4 (C) del Apéndice Técnico 1. 2) Se informa que, de acuerdo con la Adenda 6 publicada en Secop I y en la página web Ani, el Intercambiador el Polo en el Capex y Opex no hacen parte del proyecto, aunque en los diseños de referencia se encuentran incluidos los mencionados enlaces del inciso anterior, compartidos en el Cuarto de Datos, Carpeta Distrito, Carpeta C, Carpeta C1. 3) Se informa al interesado que será responsabilidad del futuro Concesionario recabar la información necesaria para realizar los Estudios y Diseños a nivel de Fase III, por lo anterior se recomienda respetuosamente que se pidan los Estudios de la Avenida el Polo a la Entidad del Distrito correspondiente o al Fideicomiso Ciudad Lagos de Torca. 4) Se informa al interesado que de acuerdo con la Adenda No 6, se eliminó la Sección 4.5(b)(i) del Contrato Parte Especial, en donde se establecia la obligación del Distrito de entregar los Predios para la Construcción del Intercambiador de El Polo, lo anterior teniendo en cuenta que esta obra ya no será objeto de construcción.	APÉNDICE TÉCNICO 1 ALCANCE DEL PROYECTO - DATA ROOM	Técnica

616	STRABAG S.A.S. 13/08/2021	Trazado y diseño geométrico: Dentro de las intervenciones previstas para la unidad funcional 3 , en la tabla En la tabla 7. Unidades Funcionales 0 a 7 del apéndice técnico 1 se hace referencia a "Enlace del carril occidental hacia el oriental a la altura de la conexión con el CIM Norte" de acuerdo a esto requerimos aclarar: 1. Aclarar si el enlace de concesión se encuentra incluido dentro del CAPEX del proyecto, puesto que dentro de la información suministrada en el DATA ROOM No se cuenta con información de diseños, planos, anexos de cantidades de explanación o de materiales de estructura de pavimento para este enlace. 2. Parámetros Operacionales de Transmilenio que permitan establecer para el diseño el vehículo de diseño, pendiente longitudinal máxima, radios mínimos de curvatura, anchos de carril y de calzada.	Se da respuesta al interesado de la siguiente manera: 1) Se informa que en la valoración del Capex del proyecto se encuentra incluido el enlace de conexión entre los dos carriles de Transmilenio, previo al ingreso del CIM Norte, compartidos en el Cuarto de Datos, Carpeta Distrito, Carpeta C, Carpeta C2. 2) Se informa que, en el cuarto de datos están incluidos los parámetros operacionales de Transmilenio que en su momento los entregó TRANSMILENIO S.A para el desarrollo de la estructuración, ubicación Cuarto de Datos, Carpeta Otros Anexos, Carpeta D, archivo D1.	APÉNDICE TÉCNICO 1 ALCANCE DEL PROYECTO - DATA ROOM	Técnica
617	STRABAG S.A.S. 13/08/2021	Trazado y diseño geométrico: Dentro del componente de estructuras en el archivo CAD I111, se muestra como solución al enlace del carril occidental hacia el oriental a la altura de la conexión con el CIM Norte una estructura tipo BOX, es necesario establecer por parte del estructurador lo siguiente: 1. Al proyectar el enlace de conexión sobre la tubería Tibitoc, es necesario que se remitan las medidas de protección sobre esta tubería previstas por el estructurador y si estas se van a incluir en el presupuesto de la ANI. 2. Lineamientos de los perfiles longitudinales proyectados para lograr cumplir con los parámetros de pendientes longitudinales y gálibos de la estructura proyectada. 3. Solución o sistemas de manejo de aguas previstos por el estructurador dentro de la estructura.	Se informa al interesado que, en su observación se presentan dos obras específicas así: Primero: Enlace de carril occidental hacia el oriental a la altura de la conexión con el CIM Norte, esta obra hace parte del alcance del proyecto, se encuentra referenciada en el Apéndice Técnico 1 Segundo: Estructura Tipo Box, que da el acceso al CIM Norte desde el separador central, esta obra no hace parte del alcance del proyecto, por lo cual no se encuentra listada en el Apéndice Técnico 1. 1.En la estructuración se tuvo en cuenta el cruce sobre la tubería de Tibitoc y se planteo la solución y se incluyo su valoración en el CAPEX, se encuentran relacionadas en el Apéndice Técnico 5, y de acuerdo con lo establecido en el numeral 8.2 (c) "Redes" del Contrato Parte General, el Concesionario deberá asumir los costos de traslado y/o protección de estas redes en los términos señalados en dicho numeral. El Concesionario deberá realizar de la actualización de los Estudios y Diseños Fase III, en donde se definirán los sectores a proteger. 2.Como se explico en el inciso Segundo, la Estructura tipo Box no hace parte del alcance del proyecto, por lo cual la entidad no se pronunciará sobre el particular. 3.Como se explicó en el inciso Segundo, la Estructura tipo Box no hace parte del alcance del proyecto, por lo cual la entidad no se pronunciará sobre el particular.	APÉNDICE TÉCNICO 1 ALCANCE DEL PROYECTO - DATA ROOM	Técnica
619	STRABAG S.A.S. 13/08/2021	Se requiere confirmar si el ancho del espacio público (franjas de circulación peatonal y de biciusuarios) para el paso de la autopista norte sobre los humedales Torca y Guaymaral se mantiene con el ancho de 9.30metros o es posible su reducción debido a las siguientes consideraciones: 1. Según la Nota 1 de la Tabla 9 del Apéndice Técnico 1 Alcance del proyecto se indica que: "En los pasos de los humedales la sección de la ciclorruta y el andén cumplirá con las secciones determinadas en los planes de manejo ambiental." sin embargo el plan de manejo ambiental de los humedales Torca y Guaymaral no define secciones ni dimensiones respecto al andén y la ciclorruta para el paso de la autopista Norte sobre los Humedales Torca y Guaymaral. Favor indicar qué otro instrumento diferente al PMA y al Decreto 088 de 2017 puede determinar los anchos del espacio público para el paso sobre los humedales. 2. El ancho del espacio público para la autopista norte corresponde a 9.30 metros, los cuales incluyen una franja de paisajismo y mobiliario la cual es comúnmente eliminada para los pasos del espacio público sobre los puentes vehiculares. 3. El Decreto 088 de 2017 "Por medio del cual se establecen las normas para el ámbito de aplicación del Plan de Ordenamiento Zonal del Norte – "Ciudad Lagos de Torca" y se dictan otras disposiciones" en su artículo 46 indica que: Los puentes vehiculares deberán contar con andenes laterales en una dimensión mínima de 1.80 mts a cada costado del puente y ciclorrutas que tengan una dimensión mínima de 2.00 mts a cada costado del puente."	Se da respuesta al interesado en los siguientes términos: Se informa al interesado, que el alcance en el proyecto es el especificado en el perfil vial solicitado (100 metros), el cual se debe dar cumplimiento a los perfiles viales de cada calzada en la Autopista Norte. 1) El único insumo diferente que pueda determinar una reducción en los anchos del Espacio Público establecidos inicialmente en el proyecto, es a través de las especificaciones técnicas o por un pronunciamiento de la Autoridad Ambiental competente. 2) De acuerdo con los ajustes realizados en la Adenda No. 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la Entidad, se informa que, el espacio público será de 6.0 m, aunque cualquier condición particular en los puentes de conexión hídrica en el ancho, que cualquier franja que deba ser ajustada o eliminada en el espacio público le corresponderá en su momento pronunciarse a la Interventoría del proyecto. 3) Se informa al interesado que, con respecto al Artículo 46 – "Dimensiones Mínimas para Puentes" del Decreto 088 de 2017, su entendimiento no es correcto, ya que en ese artículo se especifican las dimensiones mínimas de los andenes, ciclorruta, entre otras, que esta referenciado al Artículo 47 – "Malla Vial Local" que es la infraestructura de menor jerarquía en el Distrito. Se recomienda se revise el Artículo 42 – "Diseño de Vías Arterias", en donde se plantea que los Diseños de la Malla Vial Arteria como la Autopista Norte se debe realizar de acuerdo con especificaciones del IDU.	APÉNDICE TÉCNICO 1 ALCANCE DEL PROYECTO	Técnica
623	STRABAG S.A.S. 13/08/2021	Como parte del alcance de las Unidades Funcionales 1,2,3,4 se tiene la construcción de carriles transmilenio. En la Tabla 8 Características geométricas y mecánicas de entrega de cada subsector para vías a cielo abierto, puentes y viaductos, se define el acabado de la rodadura (rígido-flexible) de los carriles mixtos, Es correcto enmtender que los carriles Transmilenio se pueden construir en pavimento flexible en acuerdo con la Secretaria de Planeacion del Distrito .	Se informa al interesado que, los análisis realizados para las proyecciones de las estructuras de pavimento, la metodología de evaluación y la composición de las capas de las mismas a implementar, el diseño adoptado debe cumplir con los requisitos mínimos para este tipo de infraestructura establecido en el Apéndice Técnico 3 de Especificaciones. La Estructura de Pavimento se podrá definir de común acuerdo con la entidad Distrital correspondiente.	APÉNDICE TÉCNICO 1 ALCANCE DEL PROYECTO - DATA ROOM	Técnica
625	STRABAG S.A.S. 13/08/2021	Respecto a la afectación de los Controles Ambientales, se requiere dar cumplimiento a los parámetros de diseño dispuestos por la Secretaría Distrital de Ambiente en cumplimiento de los Decretos 190 de 2004 y 1076 de 2015, así como lo determinado por la Guía Técnica para el Manejo de Franjas de Control Ambiental adoptada mediante Decreto 532 de 2015 y la resolución conjunta 001 de 2019 "Por medio de la cual se establecen los lineamientos y procedimiento para la Compensación por endurecimiento de zonas verdes por desarrollo de obras de infraestructura, en cumplimiento del Acuerdo Distrital 327 de 2008". Por favor aclarar.	En atención a su inquietud debemos manifestar que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, bajo la comunicación de salida ANLA No. 2019128388-2-000 del 2019, estableció dentro de los términos de referencia para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental, que es obligación: *e) Presentar la información sobre la compatibilidad del proyecto con los usos del suelo establecidos en el Plan de Ordenamiento Territorial o su equivalente. Lo anterior, sin perjuicio de lo dispuesto en el Decreto 2201 de 2003 o la norma que lo modifique o sustituya". En virtud de ello, en el marco del trámite de elaboración del EIA le corresponde al Concesionario adelantar las consultas con la ANLA con respecto a la aplicabilidad de la Guía Técnica para el Manejo de Franjas de Control Ambiental adoptada mediante Decreto 532 de 2015 y la resolución conjunta 001 de 2019. Complementariamente, se le recuerda al Interesado que el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, por medio de la Resolución 256 de 2018, adoptó la actualización al Plan de Compensaciones del medio biótico, el cual tiene como ámbito de aplicación los proyectos objeto de licenciamiento ambiental (Artículo 1, numeral 1 del Decreto 256 de 2018) como es el caso de Aceronte II.	DISEÑOS DISPONIBLES EN DATAROOM	Técnica – Ambiental

628	STRABAG S.A.S. 13/08/2021	Respecto a los 6 puentes definidos en el Apéndice Técnico 1, numeral II.4 Tabla 6 y Tabla 7, favor confirmar si se debe mantener la configuración propuesta en la información entregada por la ANI o es posible configurarlos de acuerdo con las siguientes alternativas: a) Plantear una solución de cruce que permita pasar de 6 puentes a una menor cantidad de estructuras que garantice la longitud de luz mínima de 240 m por calzada y provean una adecuada conectividad hidráulica en la zona de humedales b) Unir los puentes con tramos adicionales de puentes con el fin de eliminar los rellenos intermedios c) Mover y unir los puentes buscando puentes de mayor longitud. Confirmar si se deben garantizar las zonas de cruce existentes y la longitud de luz mínima de 240 m por calzada. Confirmar si es necesario tener 40 m de puente en la UF2 y 200m en la UF1 (y respectivamente en las UF3 y UF4) o si se puede redistribuir esas longitudes entre las UFs.	Se informa al interesado que las obras en la Conexión hídrica de los humedales y su ubicación deberá ser definida por el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III, de acuerdo con lo establecido en la Tabla 9 de la Sección II.4(c) del Apéndice Técnico 1, lo anterior, teniendo en cuenta que con la publicación de la Adenda 5 en el SECOP I y en la página web de la Entidad, se ajustó la Tabla 9 y se eliminó la Nota relacionada con las obras de conexión hídrica. Por otra parte, se adara que la solución técnica que adopte el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III deberá cumplir con los determinantes que establezca la Autoridad Ambiental para ese tipo de infraestructura.	APÉNDICE TÉCNICO 1 ALCANCE DEL PROYECTO	Técnica
629	STRABAG S.A.S. 13/08/2021	Para garantizar la conectividad de los humedales se debe excavar el terraplen existente? En caso de ser asi hasta que nivel se debe excavar? Dentro de los perfiles de estructuras tipo puente encontradas en el volumen de estructuras se observa en general el perfil de terreno natural en la cota 2548 a 2549 msnm que aparentemente no es la cota de fondo de los humedales	Se informa que, la cota de fondo del paso de las conexiones hídricas se deberá identificar y armonizar con la entidad distrital correspondiente por el futuro Concesionario cuando se estén adelantando los estudios y diseños requeridos para la construcción del corredor de la Autopista Norte. Adicionalmente se recomienda revisar la información compartida por el Fideicomiso Ciudad Lagos de Torca ubicado en el enlace que se encuentra en el archivo S1, en el cual se relaciona información más reciente de topografía, hidrología e hidráulica en el área de influencia del proyecto, que contempla el desarrollo del POZ Norte Ciudad Lagos de Torca. Finalmente se aclara que, el alcance del proyecto se enmarca en las intervenciones proyectadas para dar cumplimiento al Apéndice Técnico 1 del proyecto, cualquier intervención adicional en el sector de los humedales Torca y Guaymaral deberá ser adelantada por la entidad Distrital correspondiente.	DATAROOM CARPETA P	Técnica
632	STRABAG S.A.S. 13/08/2021	El trazado de la Carrera Séptima entregado por la ANI presenta afectación sobre la Reserva Van Der Hammen y la Reserva Bosque Central, para evitar su afectación es necesario realizar ajustes geométricos que implicarían cambios sobre la Reserva Vial vigente de acuerdo con el POT de la ciudad de Bogotá. Que gestiones se adelanto el estructurador o la ANI y como se tiene previstas estas afectaciones, ya se cuenta con la aceptacion de las entidades ambientales.	Se informa al interesado que, la ANI tramitó y publicó la Resolución de Declaratoria de Utilidad Pública e Interés Social (DUPIS) del proyecto Accesos Norte Fase II y está en el Cuarto de Datos, Carpeta Otros Anexos, Carpeta B, que incluye la Franja de intervención de los corredores viales de la Autopista Norte, la Carrera Séptima y la Perimetral de Sopó. Adicionalmente se informa que, no se cuenta con trámites previos ante las autoridades ambientales; cabe resaltar que en caso de que resulte necesario, el Concesionario deberá adelantar el trámite de sustracción de la reserva forestal protectora Bosque Oriental de los cerros orientales de Bogotá (la denominación Reserva Bosque Central no es correcta) ante el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible; y en caso de ser necesario se deberá adelantar lo propio ante la CAR para los fines de la sustracción de la Reserva Tomas Van der Hammen. El interesado será el responsable de la revisión, validación, verificación y valoración del proyecto para la presentación de su oferta. Igualmente se informa que los diseños presentados en el Cuarto de Datos son de referencia y será responsabilidad del Concesionario actualizarlos y ajustarlos en los diseños para Construcción.	APÉNDICE TÉCNICO 1 ALCANCE DEL PROYECTO	Técnica – Ambiental
633	STRABAG S.A.S. 13/08/2021	El trazado de la Carrera Séptima entregado por la ANI presenta rectificaciones en su planimetría, lo cual implica cambios sobre la Reserva vigente de la ciudad, tal como se muestra en las siguientes imágenes. Que gestiones se adelanto el estructurador o la ANI y como se tiene previstas estas afectaciones. (ver imagen en documento anexo)	Se informa al interesado que, la ANI tramitó y publicó la Resolución de Declaratoria de Utilidad Pública e Interés Social (DUPIS) del proyecto Accesos Norte Fase II y está en el Cuarto de Datos, Carpeta Otros Anexos, Carpeta B, que incluye la Franja de intervención de los corredores viales de la Autopista Norte, la Carrera Séptima y la Perimetral de Sopó. Se aclara que, el Distrito tiene conocimiento de los diseños de referencia, sin embargo no se adelantaron gestiones en la etapa de factibilidad de actualización de las reservas viales, toda vez que dicha actualizaciones se podrán realizar con los Estudios y Diseños para Construcción realizados por el Futuro Concesionario.	APÉNDICE TÉCNICO 1 ALCANCE DEL PROYECTO	Técnica
635	STRABAG S.A.S. 13/08/2021	Area de afectación de la ronda de los humedales: Dentro de los trámites realizados por la ANI ante las entidades competentes en el área de desarrollo de las obras del proyecto Accesos Norte II, envía a la ANLA oficio con radicado ANLA 2019108302-1-000 del 26 de julio de 2019 solicitando pronunciamiento sobre la necesidad de presentar o no, Diagnóstico Ambiental de Alternativas para el proyecto, informando a la ANLA que "no está prevista la intervención directa de las rondas hídricas de los citados cuerpos de agua, dado que las actividades de construcción de los carriles se adelantarán al interior del separador que divide las calzadas de la Autopista Norte, mientras que las actividades de obras de espacio público (UF 5) se realizarán entre el borde externo de cada una de las calzadas externas de las vías existentes y el borde externo de las rondas de cada uno de los humedales definido en el Decreto No. 1468 de 2018 del MADS." En respuesta, la ANLA emite el oficio con radicado ANLA 2019128388-2-000 del 29 de agosto de 2019, incluyendo dentro de su respuesta en el "numeral 3.3 Consideraciones sobre la información técnica ambiental, Respecto del medio biótico….De la información suministrada por la ANI, se pudo establecer que las actividades de ampliación del corredor Autopista Norte, se llevarán a cabo al interior del separador central que divide las calzadas oriental y occidental, con el fin de no generar afectación a las rondas de los humedales de Torca y Guaymaral, que hacen parte del Complejo de Humedales Urbanos del Distrito y colindan con la Autopista Norte de Bogotá entre las calles 207 a 223 (Torca al Oriente y Guaymaral por el Occidente)." Al realizar la revisión de la cartografía del proyecto, se evidencia que no sólo las Unidades Funcionales 1, 2, 3 y 4 se traslapan con el área de ronda establecida en el decreto distrital 190 de 2004, anexo 2, de los humedales de Torca y Guaymaral, sino que la vía existente ocupa actualmente la ronda del Parque Ecológico Distrital (PEDH) del humedal Torca y Guaymaral. Adicional a lo anterior, la zonificación ambiental presentada en el Plan de Manejo Ambiental de los humedales Torca y Guaymaral aprobado mediante la resolución conjunta CAR – SDA 02 de 2015, no establece como usos compatibles la construcción de vías o actividades como mejoramiento o rehabilitación. Por lo anterior expuesto, se solicita de manera respetuosa a la ANI aclarar con la ANLA lo pertinente sobre como se ejecutara la unidades fucionales desde la normativa ambiental , ya que habrá intervención a la ronda hídrica de los humedales Torca y Guaymaral por el desarrollo de las obras que hacen parte del alcance de las Unidades Funcionales 1, 2 3 y 4; más aún teniendo en cuenta que la condición de no afectación directa a la ronda de los humedales fue una de las condicionantes ambientales que motivaron el pronunciamiento de la ANLA para no requerir la elaboración de un DAA y darle viabilidad técnica y ambiental al proyecto. Es importante ya que con los polígonos de las rondas hídricas de los humedales NO es posible cumplir con la seccion indicada en el AT1, considerando ademas el retiro de la tiuberia TIBITOC.	En atención a lo manifestado por el Interesado debemos señalar que no se comparte la apreciación dado que en la misma comunicación la ANLA, en el apartado "CONSIDERACIONES DE ESTA AUTORIDAD", manifestó que: "En síntesis, a partir del análisis de la información presentada por la Agencia Nacional de Infraestructura en el radicado ANLA 2019108302-1-000 del 26 de julio de 2019 y de la revisión cartográfica disponible, para esta Autoridad Nacional es claro desde el punto de vista técnico que la existencia y operación actual de la infraestructura vial de la Autopista Norte y de la Carrera Séptima, en relación con el proyecto de ampliación de las mismas, no permite desde el punto de vista de localización el planteamiento de otros trazados por áreas diferentes; en ese sentido, se evidencia que las obras de ampliación solo pueden realizarse para la Autopista Norte por la parte exterior o interior de la vía existente y para la Carrera Séptima por el costado oriental u occidental del trazado actual. Por consiguiente, se establece que no hay corredores u opciones viales en otras áreas más favorables para el desarrollo del proyecto, toda vez que los corredores disponibles ya se encuentran intervenidos, minimizando con ello afectaciones adicionales al recurso hídrico y los ecosistemas existentes, así como a las comunidades, e intervenciones socio-prediales significativas; por lo tanto, se considera procedente que se continúe con el Estudio de Impacto Ambiental – EIA, buscando con el diseño del proyecto reducir al máximo las afectaciones a los elementos del entorno". En la misma comunicación la ANLA estableció los términos de referencia para la elaboración del EIA, y dentro de ellas solicitó: "e) Presentar la información sobre la compatibilidad del proyecto con los usos del suelo establecidos en el Plan de Ordenamiento Territorial o su equivalente. Lo anterior, sin perjuicio de lo dispuesto en el Decreto 2201 de 2003 o la norma que lo modifique o sustituya". En atención a lo anterior, es importante señalar que el proyecto está alineado con el instrumento de planificación territorial denominado Plan de Ordenamiento Zonal del Norte "Lagos de Torca", el cual, en el plano 14 "Asignación de Suelo de Cargas Generales" presenta el espacio destinado para malla vial. El citado plano está elaborado a una escala 1:10.000 y hace parte de los Anexos contenidos en el Decreto Distrital 049 de 2018 "Por medio del cual se modifica el Decreto Distrital 088 de 2017 - "Por medio del cual se establecen las normas para el ámbito de aplicación del Plan de Ordenamiento Zonal del Norte - "Ciudad Lagos de Torca" y se dictan otras disposiciones" Por lo anterior se evidencia que no hay lugar a solicitar la aclaración señalada por el Interesado. En el Aviso Informativo No 5 publicado en Secop I y en la página web Ani, se informó que se publicó el Decreto 049 de 2018, ver folio 1886 que contiene el plano 14, en el Cuarto de datos, Carpeta Bogota, Carpeta J, Carpeta J8.	APÉNDICE TÉCNICO 1 ALCANCE DEL PROYECTO INFORMACIÓN Y DISEÑOS DISPONIBLES EN DATAROOM	Técnica – Ambiental

636	STRABAG S.A.S. 13/08/2021	Afectación a la reserva Van der Hammen: La ANI en el literal g del capítulo IX Consideraciones Específicas del Apéndice Técnico 6 Gestión Ambiental establece: "Dentro de la etapa de estructuración se evidenció la inconveniencia para el proyecto de adelantar intervenciones que requieran de la sustracción de la Reserva Tomas Vander Hammen para los fines de las actividades de construcción de las UF´s de la carrera séptima, por lo que cualquier trámite que pretenda adelantar el Concesionario en ese sentido será asumido a su cuenta y riesgo y no será reconocido como una Fuerza Mayor." De la revisión de la cartografía del proyecto se evidencia que no sólo la reserva vial determinada para la construcción de la doble calzada de la Carrera Séptima se traslapa con la reserva Thomas van der Hammen sino también el corredor establecido en los documentos de estructuración para la construcción de las obras de la carrera séptima objeto de la presente licitación. Sumado a lo anterior, la zonificación ambiental de la reserva (declarada mediante el Acuerdo 11 de 2011 por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca - CAR), de las áreas que colindan con el corredor vial corresponden a zonas de recuperación y conservación y por lo tanto las alcaldías anteriores y la actual han tenido que desistir de las solicitudes de trámite de realinderamiento y sustracción de área de la reserva para desarrollar proyectos, debido a que la CAR las ha negado de manera tajante. Frente a lo anterior expuesto, se solicita a la ANI que de claridad en el sentido de cómo viabilizar la construcción de las obras de la carrera séptima (la calzada actual y el áreas de reserva vial se encuentran dentro del area de la reserva Tomas Van der Hammen) que no implique el trámite de sustracción de la reserva ambiental, para desafectar la restricción impuesta por la zonificación ambiental de la reserva el área de cesión de la vía y el corredor para el desarrollo de las obras de construcción de la carrera séptima. Actualmente sería de imposible cumplimineto para un privado poder obtener u avanzar en cualquier tramite ante la autoridad ambiental en vista del cimplimiento de la Ley y por tanto seria una fuerza mayor. Por otro lado, si es imposible realizar la sustracción de la reserva ambiental, sería necesario modificar la reserva vial, trámite que tambien se puede considerar Fuerza mayor para ejecutar el proyecto.	Inicialmente se le informa al interesado que, mediante la Adenda No 6 publicada en SECOP I y en la página web de la entidad el apéndice ambiental fue ajustado y quedó previsto en el Capítulo IX, literal g, que "En caso que, la Autoridad Ambiental Regional no avale las actividades de intervención en la RFTVH, se deberán atender las disposiciones consignadas en la Nota 2 de la Tabla 9 del Apéndice Técnico 1". Seguidamente, en caso de que la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca - CAR- señale que no es viable otorgar la sustracción de la reserva Thomas Van der Hammen el Concesionario podrá ajustar los diseños y el trazado sobre el costado oriental del corredor existente y adelantar los trámites de sustracción de la Reserva Bosque Central de los Cerros Orientales ante la subdirección de Bosques y Biodiversidad del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Cabe resaltar que en las zonas donde la vía colinda con la reserva Thomas Van der Hammen y la Reserva Bosque Central de los Cerros Orientales, de acuerdo con el ajuste realizado mediante la Adenda No 6 publicada en SECOP I y en la página web de la Entidad, se podrá ajustar la sección de la vía disminuyendo el ancho del separador. Finalmente, si la condición de no otorgamiento de la Licencia Ambiental persiste para la alteración del cronograma de obra, se podrá configurar un posible Evento Eximente de Responsabilidad – EER, el cual se encuentra regulado en la Sección 14.2 del Contrato Parte General. Adicionalmente se aclara que, en la Resolución de Utilidad Pública e Interés Social – DUPIS del proyecto Accesos Norte Fase II, en la Carrera Séptima se ha tenido en cuenta en la franja de intervención, la consideración de un área mayor hacia el oriente de la calzada existente, la DUPIS está compartida en el Cuarto de Datos, Carpeta Otros Anexos, Carpeta B, que incluye la Franja de intervención de los corredores viales de la Autopista Norte, la Carrera Séptima y la Perimetral de Sopó. Por último, se aclara que los diseños presentados en el Cuarto de Datos son de referencia y será responsabilidad del Concesionario actualizarlos y ajustarlos en los diseños para Construcción.	Apéndice Técnico 6 Gestión Ambiental	Técnica – Ambiental
638	PAVIMENTOS COLOMBIA SAS 17/08/2021	¿Cuáles son las determinantes ambientales emitidas por la autoridad ambiental correspondiente, para la Autopista Norte, la Carrera 7 y para la perimetral de Sopó?	Se informa al interesado que, a través del oficio de salida ANLA No. 20191283 88-2-000 del 29 de agosto de 2019 (incluido en el cuarto de datos, archivo J31), la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales fijó los términos de referencia que deberán ser tenidos en cuenta por el Concesionario para la elaboración del estudio de impacto ambiental del proyecto. A continuación, se resaltan los más relevantes. En el literal h del numeral 4to del apartado "Resultado de la Evaluación" contenido en el citado documento, la ANLA realizó, entre otros requerimientos, los de: - "Presentar los estudios y diseños de las estructuras hidráulicas previstas para el adecuado manejo de aguas de los humedales Torca y Guaymaral, y demás cuerpos de agua interceptados por los dos corredores viales, Autopista Norte y Carrera Séptima, que garanticen un óptimo funcionamiento y la conectividad de flujo de los dos sistemas y de los demás cuerpos de agua". - Deberá realizar las consultas correspondientes ante el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS, la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR y demás entidades que corresponda, con respecto a la normatividad, planes de manejo y/o instrumentos relacionados con los ecosistemas estratégicos presentes en el área del proyecto, como son los humedales Torca, Guaymaral y Van Der Hammen, y la Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá, con el fin de que el proyecto sea compatible con las políticas y necesidades de protección y conservación de dichos ecosistemas. De lo anterior se tiene que le corresponde al Interesado adelantar las consultas ante las citadas Autoridades para definir los demás determinantes a los que haya lugar. En lo que refiere a la Variante Sopó ya cuenta con Licencia Ambiental la cual fue emitida por la ANLA a través de la Resolución 252 de febrero de 2020.	APENDICE TÉCNICO 1	Técnica – Ambiental
640	PAVIMENTOS COLOMBIA SAS 17/08/2021	Para la vía en el municipio de Sopó se encuentra que tiene como parámetro de diseño, una velocidad de 80kph; las condiciones del corredor existente incluyen tramos conectados con ángulos rectos entre tangentes y zonas de baja visibilidad. ¿Los predios que estarán disponibles para el Concesionario permiten desarrollar el corredor conforme con las especificaciones? Agradecemos suministrar un listado de los predios que han sido considerados para adquisición.	Se informa al interesado que, los predios requeridos para el corredor vial de la perimetral de Sopó se identifican en el Volumen de Gestión Predial ubicado en el Cuarto de Datos, Carpeta Sopo, Carpeta L, y en el especial la Carpeta L2, Archivo L21 que corresponde con la Sabana Predial donde se encuentra el listado de los predios solictados, predios que deben ser gestionados por el Futuro Concesionario, los predios listados permiten desarrollar el corredor del proyecto en su longitud total de 7.2 km incluyendo la Intersección en Tres Esquinas. Adicionalmente se recomienda que, se revise la Resolución de Declaratoria de Utilidad Pública e Interés Social (DUPIS) del proyecto Accesos Norte Fase II y está en el Cuarto de Datos, Carpeta Otros Anexos, Carpeta B, que incluye la Franja de intervención de los corredores viales de la Autopista Norte, la Carrera Séptima y la Perimetral de Sopó.	APENDICE TÉCNICO 1	Técnica – Predial
641	PAVIMENTOS COLOMBIA SAS 17/08/2021	Con respecto al límite de intervención del proyecto, se encuentra que dentro de las respuestas que otorga la ANI, informa que se encuentra adelantando las acciones para la definición de la Declaratoria de Utilidad Pública – DUPI, para los corredores de la Autopista Norte, Carrera 7 y la vía en Sopó. Sin embargo, es necesario recalcar que para los proyectos dentro del Distrito Capital, se cuenta con dos instrumentos diferentes: la Declaratoria de Utilidad Pública (DUPI) y la resolución de reserva vial emitida por la Secretaría Distrital de planeación (SDP). La primera, de ellas, la Declaratoria de Utilidad Pública, tiene como objetivo que las oficinas de registro se abstengan de efectuar transferencias de derecho de dominio sobre una propiedad, a alguien diferente a la entidad que ha realizado la declaración de utilidad respectiva. Por su parte, la reserva vial de un corredor son las franjas de terreno necesarias para la construcción o la ampliación de las vías públicas, que deben ser tenidas en cuenta al realizar procesos de afectación predial o de adquisición de los inmuebles y en la construcción de redes de servicios públicos domiciliarios. (Recuperado de: http://www.sdp.gov.co/transparencia/informacion-interes/glosario/zona-de-reserva-vial). De acuerdo con lo anterior, es necesario contar con la definición clara del límite de intervención del proyecto, para lo cual se plantean las siguientes observaciones: • ¿Cómo está determinado el límite de intervención del proyecto? Por favor adjuntar como parte de la respuesta, plano digital georreferenciado con el límite del proyecto. • Al ejecutar los procesos de ampliación de los corredores, ¿estos corredores ampliados están quedando inmersos dentro de la reserva vial vigente según la SDP? • Si los corredores ampliados no están inmersos dentro de la reserva vial actual vigente, es necesario tener en cuenta que dentro de la jurisdicción de Bogotá, las vías cuentan con una reserva vial definida, la cual está soportada en un completo estudio técnico, predial, jurídico, ambiental y social, con lo cual la autoridad (SDP) expide la resolución respectiva. Teniendo en cuenta que esta reserva vial limita el alcance de las obras a ejecutar, en este caso, las ampliaciones y actividades a realizar para cada corredor, se en-cuentra que hacer el trámite para obtener las reserves viales no es una actividad que se pueda delegar al futuro Concesionario. Por lo tanto, ¿cuáles son los actos administrati-vos que definen las modificaciones o ajustes a estas reservas viales? Por favor suminis-trar copia de los planos con las resoluciones respectivas. • Para las zonas de plazoletas y sitios de aterrizaje de los puentes peatonales a construir ¿están contempladas esas áreas dentro de la reserva vial? ¿Están contempladas dentro de los predios requeridos y la resolución de DUPI? • Para los sectores de los retornos a desnivel Norte – Norte y Sur y Sur, para construir en la Autopista Norte, ¿Están incluidas esas áreas dentro de la reserva vial? ¿Están con-templadas dentro de los predios requeridos y la resolución de DUPI? • Para la intersección de la Avenida El Polo por Autonorte, al analizar información prove-niente de los datos abiertos de la SDP, se evidencia que en algunos sectores de las ore-jas y conectantes del costado Nor-oriental y Nor-occidental, que el proyecto se encuen-tra por fuera de la reserva vial. ¿Se cuenta con el acto administrativo de modificación de la reserva vial para esta intersección? (ver imagen en documento anexo) • Sobre la Carrera 7, en la zona donde colinda con la reserva Thomas Van Der Hammen, no se evidencia que exista reserva vial definida. ¿Cuál es el tratamiento que se debe dar sobre esta zona?	Por el presente, nos permitimos dar respuesta al interesado de la siguiente manera: Inicialmente se debe tener en cuenta por parte del interesado que los estudios y diseños publicados en el Cuarto de Datos son de Referencia y que el futuro Concesionario será el encargado de realizar los Estudios y Diseños requeridos para la construcción del proyecto y realizar los trámites de Licenciamiento y permisos ambientales entre otros. - Se informa que el límite de intervención está definido en el acto administrativo de la Declaratoria de Utilidad Pública e Interés Social (DUPIS) del proyecto Accesos Norte Fase II y está en el Cuarto de Datos, Carpeta Otros Anexos, Carpeta B, que incluye la Franja de intervención de los corredores viales de la Autopista Norte, la Carrera Séptima y la Perimetral de Sopó. - Se informa al interesado que, las reservas viales para la Autopista norte (Perfil V-0 de 100m) y La Carrera Séptima (Perfil V-2 de 40m) cumple con el ancho total requerido para implementar el perfil vial. Adicionalmente se informa que, para la Autopista Norte la franja de intervención del proyecto está inmersa en la reserva vial de la misma y para la Carrera Séptima se presentan diferencias entre la Reserva Vial y la franja de intervención, de acuerdo con las consideraciones técnicas, de no afectación de inmuebles BIC y ambientales de los estudios y diseños de referencia. - Se informa al interesado que la gestión de la entidad se hizo con respecto al acto administrativo de la expedición de la Declaratoria de Utilidad Pública e Interés Social (DUPIS) del proyecto Accesos Norte Fase II, adicionalmente se aclara que en caso de requerirse la actualización de la reserva vial se deberá realizar con los Estudios y Diseños requeridos para construcción los cuales contemplan los componentes de técnicos, ambiental, social y predial, que deberá realizar el futuro Concesionario, teniendo en cuenta que con estos se realizarán la gestiones y las obras. - Se informa al interesado que los sitios para aterrizaje de los puentes peatonales a construir están contemplados en la identificación de los predios a adquirir y en la DUPIS, para la reserva vial aplica la explicación del inciso número 3. - Se informa al interesado que los sobreanchos proyectados en los retornos elevados están considerados en los predios a adquirir y en el acto administrativo de la DUPIS, con respecto a la reserva vial aplica la explicación del inciso número 3. - Se informa al interesado que, mediante la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y la página web de la Entidad, se ajustó el Apéndice Técnico 1, se excluyó del alcance la construcción del Intercambiador de El Polo, se aclara que las áreas mostradas en la imagen en los sectores nor-oriental y nor occidental se encuentran identificados en los predios y en el acto administrativo de la DUPIS, con respecto a la reserva vial aplica la explicación del inciso número 3. - Se informa al interesado que, en la Carrera Séptima aplica la reserva POT 190 de 2004 y del Decreto 088 de 2017, igualmente se informa que la franja de intervención está definida en la DUPIS.	APENDICE TÉCNICO 1	Técnica

646	PAVIMENTOS COLOMBIA SAS 17/08/2021	El acceso y salida de predios, al igual que la conexión con bocacalles, ¿tendrá carriles de aceleración y desaceleración? si es así, ¿se tuvo en cuenta esta condición para la definición del ancho requerido para el corredor? ¿se tuvo en cuenta para definir el área requerida de los predios? ¿Se incluyeron en el Capex y Opex de la estructuración? Por ejemplo, dentro de la Ciudad de Bogotá existen algunas vías como la Calle 209, Calle 222, y Calle 242, las cuales por su categoría y de acuerdo con la normatividad vigente (Decreto 2976 de 2010 y Decreto 1076 de 2015) podrían requerir esa clase de infraestructura.	Se informa al interesado que, en la Autopista Norte las obras que en los estudios y diseños de referencia proyectaron carriles de aceleración y desaceleración son el Intercambiador el Polo, la proyección de la futura Av. Guaymaral y los Retornos Elevados, adicionalmente la Calle 242 que tiene proyectada una vía de servicio para su ingreso y se sirve del carril de aceleración del retorno elevado de la Calle 242 para la salida. Asimismo, se informa que, con la proyección de los mencionados diseños se proyectó el ancho para la franja de intervención y en el Capex y Opex de la estructuración del proyecto. Para las Calles 222 y 209 no se proyectaron carriles de aceleración y desaceleración y deberán ser tenidos en cuenta por el futuro Concesionario en caso de que, así lo requieran las especificaciones técnicas del Apéndice Técnico 3. Por último, el interesado será el responsable de la revisión, validación, verificación y valoración del proyecto para la presentación de su oferta.	APENDICE TÉCNICO 1	Técnica
647	PAVIMENTOS COLOMBIA SAS 17/08/2021	Es necesario reiterar la observación presentada en cuanto a que para garantizar el empalme con la sección existente a la altura de la calle 191 y que el Sistema Transmilenio tenga continuidad en su operación sin interferencias, es necesario suprimir el retorno existente para los vehículos mixtos, lo cual debe registrarse como una obra requerida dentro del Apéndice Técnico 1. Lo anterior, por cuanto no solo es un tema a solucionar en los diseños de detalle a cargo del Concesionario, por cuanto, como bien lo refiere la ANI, la eliminación de un retorno requiere de un análisis completo para redistribuir los flujos actuales y garantizar el comportamiento adecuado de los vehículos que actualmente utilizan ese retorno, lo cual puede generar que las entidades distritales requieran su construcción en otro tramo del corredor de la Autonorte, o que realice estructuras a desnivel, lo cual debe tenerse en cuenta dentro de la propuesta.	Se informa al interesado que será responsable de la determinación en el diseño definitivo de las soluciones de ingeniería en consideración sobre la eliminación del retorno de la calle 191, para el cual deberá realizar la validación, verificación y actualización para la presentación de la oferta, por lo tanto, los diseños para fase III deberán ser validados y actualizados conforme a la reglamentación vigente, y así mismo deberá ser armonizados con las respectivas entidades Distritales. Cabe resaltar, que de acuerdo con lo establecido en la Sección 4.2(i), 4.4(b), 4.5(cc) y 6.4(a) del Contrato Parte General, la No Objeción a los Estudios y Diseños la realiza el Interventor. De igual forma, se aclara que el Alcance del Proyecto es el establecido en el Apéndice Técnico 1 y cualquier obra adicional que solicite el Distrito deberá ser revisada y evaluada en el Comité Técnico del Convenio 006 de 2019. Finalmente, se aclara que la información que se encuentra en el CUARTO DE DATOS estará disponible a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones.	APENDICE TÉCNICO 1	Técnica
655	Santander Corporate & Investment Banking 18/08/2021	"El valor mínimo pendiente de pago por la ANI en mora para la configuración de la causal de terminación, para efectos de este Proyecto será el equivalente a CIEN MIL (100.000) salarios mínimos mensuales legales vigentes." Comentario: Consideramos que un valor mínimo de CIEN MIL (100.000) salarios mínimos mensuales legales vigentes es un monto muy significativo. Sugerimos que la ANI replantee este monto ya que podría poner en riesgo la bancabilidad del proyecto.	Se informa al interesado que no se acoge su observación. La entidad considera que el monto establecido para activar esta causal de terminación anticipada es adecuada, considerando la gravedad de la consecuencia que implica.	Contrato de Concesión - Parte Especial 17.2(c)(i)	Financiera
657	Santander Corporate & Investment Banking 18/08/2021	El Proyecto cuenta con 9 años de Soporte de Ingresos, a contar desde la suscripción de la última Acta de Terminación de Unidad Funcional. Comentario: El período es mas corto que el ultimo proyecto dentro del programa 5G (Malla Vial), donde contaba con 13 años de Soporte de Ingresos. Consideramos que el período debería ser extendido (a por lo menos los 13 años considerados en el precedente mas reciente), una vez que el plazo largo de la construcción limita el apetito de los prestamistas por estructuras de financiación con plazos mas largos que los 9 años del Soporte de ingresos.	Se informa al interesado que el objetivo del mecanismo de soporte de ingresos es soportar, parcialmente los gastos asociados al servicio de la deuda y algunos costos operativos en la Etapa de Operación y Mantenimiento, entre otros. Lo anterior corresponde a que como política del Estado se ha planteado dar un soporte para el periodo de pago de la deuda enfocado a mejorar las condiciones de la financiación en el largo plazo, y en ese sentido corresponderá al proponente y a los financiadores hacer sus propios cálculos de las fuentes de ingreso de peajes durante la etapa de construcción para dimensionar correctamente los requerimientos de financación. Por lo anterior, la entidad considera que la garantía de riesgo comercial a través del mecanismo de soporte de ingresos es suficiente y adecuada para este contrato, considerando que este mecanismo se ha diseñado conceptualmente de manera estándar entre los contratos 5G, tomando los mismos criterios para la determinación de los valores, a partir de la modelación financiera de la estructuración de cada proyecto. Así, con relación a las diferencias en el plazo de la garantía de soporte de ingresos, frente a lo presentado en otros proyectos adelantados por la Agencia, es preciso aclarar que el cálculo del soporte de ingreso se realiza teniendo en cuenta las características, particularidades, condiciones económicas y técnicas, inherentes a cada proyecto, y en tal sentido es perfectamente natural y lógico que los resultados del soporte de ingreso sean distintos proyecto a proyecto en plazo y valor, toda vez que cada proyecto tiene condiciones y necesidades distintas. Por lo anterior, no se acepta la solicitud del interesado de extender el periodo de cobertura.	Contrato de Concesión - Parte Especial 5,4	Financiera
658	Santander Corporate & Investment Banking 18/08/2021	"[...] (ii) Una vez realizado el fondeo previsto en el numeral (1) anterior, en cada Mes de ejecución del Contrato se fondeará la subcuenta creada para la UF0 dentro de la Subcuenta Ingreso Peaje Neto, con el porcentaje correspondiente a la UF0 señalado en la Sección 5.1 de esta Parte Especial multiplicado por el Ingreso de Peaje del Mes anterior. Para el primer Mes de ejecución se tendrá en cuenta el Ingreso de Peaje obtenido desde el día siguiente a la constitución del Patrimonio Autónomo. (iii)Una vez realizados los fondeos previstos en los numerales anteriores, en cada Mes de ejecución del Contrato con el monto remanente se fondearán las subcuentas creadas para las demás Unidades Funcionales diferentes a la UF0 dentro de la Subcuenta Ingreso Peaje Neto, de manera proporcional con base en el porcentaje correspondiente a cada Unidad Funcional señalado en la Sección 5.1 de esta Parte Especial." Comentario: Por favor aclarar el motivo de la diferenciación entre la UF0 y el resto de las Unidades Funcionales en este apartado. Sugerimos no hacer esta diferenciación.	Se informa al interesado que la sección observada fue modificada en la versión de minuta de contrato Parte Especial publicada con la Adenda No. 6 en Secop I y en la página web de la Entidad, de manera que ya no existe tal distinción entre la UF0 y las demás UFs, indicada por el observante. Se aclara que esta condición tenía relación con el fondeo de la Subcuenta Contingencias (que fue eliminada en la versión actual de minuta de Contrato) para darle prioridad al fondeo de la UF0 en la cascada por encima de dicha Subcuenta Contingencias. Finalmente se invita al interesado a consultar la nueva redacción sobre la distribución de los recursos mensuales del Ingreso de Peaje entre las subcuentas de cada Unidad Funcional del proyecto, incorporada en la Sección 5.6(h)(vi)(2) de la minuta de contrato Parte Especial publicada con la Adenda No. 6 en Secop I y en la página web de la Entidad.	Contrato de Concesión - Parte Especial 5.6 (h)(3)(ii)	Financiera

659	Santander Corporate & Investment Banking 18/08/2021	En el caso en que la suma consignada por el Patrimonio Autónomo Recaudo a la Subcuenta Central Recaudo fuere inferior a la que corresponda de acuerdo con lo previsto en este Contrato, la ANI reconocerá la diferencia, previo adelantamiento de las gestiones necesarias ante el Concesionario Recaudador de conformidad con lo establecido en la Sección 3.6 de la Parte General desde la fecha en la que realizó la consignación y hasta el pago de la diferencia. Comentario: En cualquier escenario donde el monto reconocido en el Patrimonio Autónomo sea inferior, la ANI reconocerá la diferencia? Por favor aclarar en que situaciones la ANI reconoce la diferencia. Hay alguna situacion donde es necesario realizar un proceso de revisión del trafico/recaudo/etc que puede afectar el plazo para el Concesionario de Accesos Norte 2 recibir los recursos?	En primer lugar, se informa al interesado que la Sección referida ha sido modificada siendo la siguiente la redacción actual incluida en la minuta de Contrato Parte Especial publicada mediante adenda No. 5 en Secop I y en la página web de la Entidad: *"En caso que la suma consignada por el Patrimonio Autónomo Recaudo a la Subcuenta Central Recaudo fuere inferior a la que corresponda de acuerdo con lo previsto en este Contrato, la ANI adelantará las gestiones necesarias ante el Concesionario Recaudador y reconocerá la diferencia, de conformidad con lo establecido en la Sección 3.6 de la Parte General desde la fecha en la que realizó la consignación y hasta el pago de la diferencia."* De esta manera, en la nueva redacción se tiene que es la ANI quien reconocerá la diferencia paralelamente al adelantamiento de gestiones ante el Concesionario Recaudador, con lo cual se considera que queda resuelto lo indicado en su primer interrogante. Respecto a su segundo interrogante, se tiene que, de acuerdo con la Sección 4.3(o) incluida en la tabla de referencias a la parte general contenida en la minuta de Contrato Parte Especial publicada mediante Adenda No. 5 en Secop I y en la página web de la Entidad, la ANI tendrá la obligación de "Entregar al Concesionario el Día siguiente a la suscripción del Acta de Inicio, un usuario y contraseña que le permita acceder al Sistema Informático de Contabilización y Control – SICC, del Contrato No. 001 de 2017 para consultar la información de recaudo y tráfico de las Estaciones de Peaje..." con el fin de que el concesionario de Accesos Norte II pueda obtener la información que le permita determinar en cada periodo si los recursos que le serán transferidos corresponden efectivamente con la suma correcta según las estipulaciones contractuales, o de lo contrario podrá formular las solicitudes ante la ANI quien se encargará a través de las interventorías de validar la objeción, y de ser el caso de requerir al Concesionario Recaudador para su subsanación.	Contrato de Concesión - Parte Especial5.6 (h)(6)	Financiera
661	Santander Corporate & Investment Banking 18/08/2021	"En el caso de créditos con el sistema financiero intermediado, el o los prestamistas y el deudor hayan suscrito el documento donde consten las obligaciones del crédito, principalmente monto, tasa, plazo, forma de pago y condiciones para los desembolsos y además se haya producido al menos el primer desembolso del respectivo crédito. En este orden de ideas quien aporte la Experiencia en Inversión debe haber estado al momento del cierre financiero y del primer desembolso; o" Comentario: Existen condiciones de los crédito bancarios que son confidenciales y no deberían exigirse por ejemplo la tasa, plazo, forma de pago y condiciones para los desembolsos.	Se aclara al interesado que los documentos que deberá entregar cada Oferente para acreditar la Experiencia en Inversión están señalados en la sección 4.2.10 del pliego de condiciones. La sección 4.2.6 referida indica las condiciones que se requieren para que la financiación de un Proyecto de Infraestructura se pueda considerar experiencia en inversión pero no indica que se deba entregar toda la información que contienen los contratos de crédito. Asimismo, se recuerda que en caso de no aportar lo solicitado en el pliego de condiciones no podrá ser validada la experiencia en inversión.	Pliego de Condiciones4.2.6(a)	Financiera
662	Santander Corporate & Investment Banking 18/08/2021	"Nótese que, aunque la(s) fecha(s) del(los) cierre(s) financiero(s) debe(n) estar incluida(s) desde el primero de enero de 1993 y hasta antes la Fecha de Cierre del Proceso de Selección, los desembolsos, en todo caso, deben haberse efectuado antes de la Fecha de Cierre de la presente Licitación Pública. En todo caso, solamente se tendrá en cuenta como monto acreditable el valor desembolsado antes de la Fecha de Cierre de la presente Licitación Pública y no el valor del cierre financiero total." Comentario: Aunque en el párrafo anterior se menciona que para acreditar la experiencia, debe haber ocurrido al menos un desembolso, en el siguiente se contradice diciendo que deberán haber ocurrido la totalidad de los desembolsos y en caso contrario, solo se podrá acreditar el valor desembolsado hasta el momento de la Fecha de cierre. Consideramos que no debería solicitarse que la totalidad de los desembolsos haya sido efectuada teniendo en cuenta que varios oferentes podrían estar desarrollando Proyectos y aún no han desembolsado la totalidad de estos recursos. Adicionalmente, el cumplimiento del "grueso" de las condiciones precedentes se da en el primer desembolso. Esta clausula complica innecesariamente el cumplimiento de los requisitos para los oferentes.	Se aclara al interesado que no es correcto interpretar del párrafo citado que se requiera que se haya efectuado la totalidad de los desembolsos, como lo indica el observante. La expresión "los desembolsos" en este contexto no implica que corresponda a la totalidad de desembolsos previstos sino a los desembolsos que efectivamente se hayan presentado. Por lo anterior no existe contradicción entre esta sección y la indicada previamente, en la cual se indica taxativamente que se requiere "que se haya producido al menos el primer desembolso del respectivo crédito" para poder tomar en cuenta la financiación de un proyecto para acreditarla como Experiencia en Inversión.	Pliego de Condiciones 4.2.6	Financiera
663	Santander Corporate & Investment Banking 18/08/2021	" En el caso de las emisiones de títulos se entenderá que se ha obtenido la financiación cuando se haya colocado la emisión en los términos previstos en el Aviso de oferta si es en Colombia o en el offering memorandum o prospecto correspondiente si es en el exterior." Comentario: Por favor tener en cuenta que el offering memorándum es un documento confidencial que no puede ser compartido.	Aunque, como se indicó previamente en la respuesta 661, los documentos que se deben presentar están establecidos en la sección 4.2.10 y no en la sección 4.2.6 referida, se considera que la entrega de la copia del prospecto u offering memorandum es la única manera para verificar que se haya llevado a cabo la emisión de deuda y que los recursos se hayan destinado al proyecto, por lo cual no es posible modificar el requisito. Por lo anterior no se acoge su solicitud. Asimismo, se recuerda que en caso de no aportar lo solicitado en el pliego de condiciones no podrá ser validada la experiencia en inversión.	Pliego de Condiciones 4.2.6(b)	Financiera
664	Santander Corporate & Investment Banking 18/08/2021	Con respecto a la evaluación de Ofertas económicas. En el numeral 8.5.5 (c) dice que el valor de la Media será x = (x̄ + ME)/ 2, siempre y cuando la alternativa seleccionada sea la Media Aritmética Mediana. Comentario: En el documento no existe ninguna otra alternativa diferente a la Media Aritmetica con Mediana.	No se entiende cual es la duda del observante. En todo caso se considera que aunque efectivamente no existan alternativas de cálculo diferentes dentro de la determinación del límite inferior, al hacer dicha precisión dentro de esta fórmula, no se genera ninguna alteración en las condiciones del pliego, por lo cual no se considera necesario ajustar el término en este proceso de selección.	Pliego de Condiciones 8.5.5	Financiera
665	KMA Construcciones & Grupo Ortiz 18/08/2021	En la sección II.4 del Apéndice Técnico 1 - Alcance del proyecto, las Unidades Funcionales 1 a la 6, incluyen el espacio público a la margen externa con un ancho mínimo de 9,30 m para las UF 1-5, o de ancho máximo de 9,00 m para la UF 6. Sin embargo, el aparte no menciona el alcance del Concesionario frente al espacio público en la afluencia de las calles secundarias, por lo tanto, solicitamos a la ANI definir el alcance del espacio público en las bocacalles y accesos.	Se informa al interesado que, inicialmente se recomienda se revise los ajustes realizados al ancho del espacio público en el Apéndice Técnico 1, mediante la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad. Adicionalmente se informa que, las obras de espacio público se deberán ejecutar a lo largo de los corredores del proyecto, conforme al alcance definido en el Apéndice Técnico 1 teniendo en cuenta las especificaciones técnicas que establece el Apéndice Técnico 3, en la cual se resalta que deberán adoptarse las especificaciones establecidas por el IDU para la ciclorruta y Franja de circulación. En los estudios y diseños de referencias en los accesos se proyectan pompellanos y en calles secundarias la conexión del espacio público hasta la intervención del proyecto. Por último, se aclara que los diseños definitivos deberán ser elaborados por el futuro concesionario cumpliendo con el alcance establecido en los documentos del contrato y las especificaciones técnicas contenidas en los Apéndices Técnicos y en cumplimiento de la normativa vigente, para lo cual, deberá realizar los análisis pertinentes sobre urbanismo y espacio público.	Apendice Tecnico 1	Técnica
668	KMA Construcciones & Grupo Ortiz 18/08/2021	El apendice tecnico 1 del proyecto define: "El ancho del espacio público en el paso de los humedales de Torca y Guaymaral dependerá de su Plan de Manejo Ambiental", los diseños de referencia no muestran ningun tipo de particularidad en relacion con el espacio público, es decir el ancho para el espacio publico se mantiene homogeneo a lo largo de todo el corredor inclusive en las áreas de humedales. Comedidamente solicitamos confirmar a la ANI, si esta delimitación de ancho de corredor para espacio publico en areas de humedales es coherente con lo definido en el PMA aplicable para el proyecto.	Se informa al interesado que, de acuerdo con la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, se ajustó el Apéndice Técnico 1 con respecto al espació público, estableciendo un ancho de 6.0 m em ambos costados de la Autopista Norte.	Cuarto de Datos y Apendice Tecnico 1	Técnica – Ambiental

669	KMA Construcciones & Grupo Ortiz 18/08/2021	El apendice tecnico 1 del proyecto define: "El ancho del espacio público en el paso de los humedales de Torca y Guaymaral dependerá de su Plan de Manejo Ambiental", Cuando se consulta el documento PMA plan de manejo ambiental el mismo especifica que se debe utilizar como referencia el plan de ordenamiento zonal norte para efecto de definir los perfiles viales y anchos de corredor aplicables en el proyecto, especialmente en pasos por humedales. Al consultar el documento plan de ordenamiento zonal norte, el mismo no contempla un perfil vial y ancho de corredor en el paso de los humedales. Para efectos de cuantificar apropiadamente el proyecto, comedidamente solicitamos a la entidad precisar cual fue la consideración que utilizó el estructurador para definir los anchos de corredor y espacio publico en el paso de los humedales debido a que no existe definición de estos parametros en los documentos que regulan estos aspectos (PMA y plan de ordenamiento zonal norte). Del mismo modo solicitamos confirmar que el diseño propuesto por el estructurador cumple con la normativa aplicable en pasos por humedales ya que como menionamos con anterioridad en los documentos referenciados (PMA y plan de ordenamiento zonal norte) no se puede confirmar el cumplimiento de la normativa aplicable.	El proyecto está alineado con el instrumento de planificación territorial denominado Plan de Ordenamiento Zonal del Norte "Lagos de Torca", el cual, en el plano 14 "Asignación de Suelo de Cargas Generales" presenta el espacio destinado para malla vial y donde se tomaron las consideraciones para definir el ancho del corredor vial. El citado plano está elaborado a una escala 1:10.000 y hace parte de los Anexos contenidos en el Decreto Distrital 049 de 2018 "Por medio del cual se modifica el Decreto Distrital 088 de 2017 - "Por medio del cual se establecen las normas para el ámbito de aplicación del Plan de Ordenamiento Zonal del Norte - "Ciudad Lagos de Torca" y se dictan otras disposiciones" Se comparten los anexos del Decreto 049 de 2018, ver folio 1886 que contiene el plano 14, en el Cuarto de datos, Carpeta Bogota, Carpeta J, Carpeta J8, de acuerdo con el aviso informativo No 5 publicado en Secop I y en la página web Ani. Sin embargo, se le recuerda al interesado que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales bajo la comunicación de salida ANLA No. 2019128388-2-000 del 2019, estableció dentro de los términos de referencia para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental los siguientes: "(...) Plantear medidas de manejo enfocadas a la protección y conservación de los diferentes componentes de la biodiversidad de los humedales Torca y Guaymaral, los cuales se encuentran incluidos en la lista de humedales de importancia internacional RAMSAR. Las medidas de manejo que se propongan en el Estudio de Impacto Ambiental deben armonizar y ser concordantes con las disposiciones de los distintos instrumentos que sean establecidos por las autoridades y entidades relacionadas con las áreas sensibles identificadas. (...) Deberá realizar las consultas correspondientes ante el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS, la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR y demás entidades que corresponda, con respecto a la normatividad, planes de manejo y/o instrumentos relacionados con los ecosistemas estratégicos presentes en el área del proyecto, como son los humedales Torca, Guaymaral y Van Der Hammen, y la Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá, con el fin de que el proyecto sea compatible con las políticas y necesidades de protección y conservación de dichos ecosistemas".	Cuarto de Datos y Apendice Tecnico 1	Técnica – Ambiental
671	KMA Construcciones & Grupo Ortiz 18/08/2021	En la ubicación para el desarrollo de la UF5 no se encuentra identificada en los planos de redes la red existente de alta tensión 220 kVA. Asimismo, la solucion propuesta de traslado de redes para la red de alta tension 115 kVA no es viable por distancias de seguridad y servidumbre. Comedidamente solicitamos a la entidad corregir la solucion planteada ya que la misma debe ser propuesta de manera subterranea y esta solucion no se ve reflejada en la propuesta del estructuador, la cual sin lugar a dudas afectara considerablemente el valor de la subcuenta de traslado de redes propuesta en el contrato parte especial.	Se informa al interesado que, la información de la interferencia de redes secas identificadas en las UF de la 1 a la 6 se encuentran en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogotá, Carpeta P, Archivo P10, en el cual se podrá identificar la red de alta tensión de 230 kVA. De lo anterior, se aclara que el Interesado pregunta por redes de 220kVA, aunque en los Estudios y Diseños de referencia está identificada una red de 230 kVA. Se informa al interesado que, la solución planteada en el Informe de Interferencias de redes es válido, y el planteamiento es del traslado de los postes y la reubicación de la red cómo funciona actualmente en la Autopista Norte desde la Calle 192 al Sur hasta la calle 93.	Cuarto de Datos	Técnica
672	KMA Construcciones & Grupo Ortiz 18/08/2021	En los diseños aplicables para la Unidad Funcional 5 no se evidencian diseños asociados con la iluminacion de los dos retornos y la interseccion a desnivel, se solicita complementar la información en el cuarto de datos.	Se informa al interesado que, no se cuenta con diseños de Iluminación (Alumbrado Público) en los diseños de referencia, no obstante, una vez se cuente con los diseños de Fase III elaborados por el futuro concesionario deberá proceder a armonizar con las respectivas entidades de servicio público, por lo anterior de acuerdo al apéndice técnico 5, la armonización incluye los diseños de las redes y las aprobaciones con los respectivos operadores, trámite para el cual, el Concesionario deberá cumplir con la normativa vigente de la entidad en el desarrollo de dichas aprobaciones. Cabe resaltar, que los costos de gestiones (aprobación ante los operadores) y diseños de redes están a cargo del Concesionario y no harán parte de la Subcuenta Redes. Por último, el interesado será el responsable de la revisión, validación, verificación y valoración del proyecto para la presentación de su oferta.	Cuarto de Datos	Técnica
675	KMA Construcciones & Grupo Ortiz 18/08/2021	Respecto a las Estructuras propuestas por el estructuador sobre cuerpos de agua se debe indicar que: 1) Las estructuras proyectadas en cuerpos de agua no cumplen galibo mínimo estipulado en el manual de diseño geométrico de vías del INVIAS, este indica lo siguiente: *Sobre corrientes de agua, relativamente limpias en toda época: mínimo dos metros (2.00 m) por encima del Nivel de Aguas Máximas Extraordinarias (N.A.M.E.). *Sobre corrientes de agua que en algunos períodos transportan desechos, troncos y otros objetos voluminosos: mínimo dos metros con cincuenta centímetros (2.50 m) por encima del N.A.M.E. 2)La solución propuesta cumpliendo el galibo exigido por la normativa INVIAS, produciría que la rasante proyectada aumente considerablemente y las aproches del puente se extiendan, por lo que la solución propuesta por parte del estructurador difiere significativamente frente a lo que la normativa INVIAS exige. Comedidamente solicitamos aclarar y precisar el diseño de estas estructuras dado su incumplimiento de normativa especificado, y posteriormente publicar esta información en el cuarto de datos para poder cuantificar en debida forma el proyecto.	Se informa al interesado, que en los estudios y diseños de referencia el gálibo y la lámina de agua (Cota de inundación) presentada en el humedal Guaymaral para un periodo de retorno de 100 años para los puentes de conexión hídrica de los humedales Torca y Guaymaral se referencia en el informe de Hidráulica, Hidrología y Socavación, numeral 3.8.11, plano ACF-AN-VII-03-PL-31-0010-V1 que en el CUARTO DE DATOS corresponde a la Carpeta Bogota, Carpeta E, Carpeta E14, archivo E14213. El Galibo para los estudios de referencia empleado en la Estructuración se definió con las entidades Distritales, tal como se puede identificar en la información referenciada; no obstante ello, se informa que será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta, por lo tanto, los diseños para fase III deberán ser validados y actualizados conforme a la reglamentación vigente, incluido los criterios que se llegasen a requerir de acuerdo al diseño a Fase III. En Jurisdicción del Distrito se aplicó la normativa de la EAAB y no la del INVIAS.	Cuarto de Datos	Técnica – Ambiental
681	KMA Construcciones & Grupo Ortiz 18/08/2021	En el Apéndice Técnico 1, se indica que el proyecto incluye accesos y/o bocacalles a las vías y predios que se conectan actualmente con la Autopista Norte, la Carrera Séptima y el Carreteable existente de la Perimetral Sopó. Igualmente en la Tabla 11 del mismo apendice se detallan los mínimos a ejecutar; no obstante, no se delimitan el alcance en las intervenciones a realizar para las bocacalles y accesos esto es: 1. Longitudes de intervencion, 2. Intervenciones de especia pubico, 3. Intrevenciones sobre redes de servicios publicos existentes, 4. Diseño geometrico que se armonice con el diseño geometrico propuesto sobre la autornorte, carrera 7 y permietral sopo. Comedidamente solicitamos aclarar la intervencion a realizar por parte del concesionario en relacion con bocacalles y accesos	Se informa al interesado que, con respecto a las bocacalles y los accesos a predios, se debe garantizar la conexión entre los corredores y las bocacalles y los accesos a los predios en las condiciones que se encuentran cuando se ejecute el proyecto. -Con respecto a la longitud de intervención, es la que se requiere para garantizar la conexión adecuada del acceso. -Se debe garantizar el espacio público en los corredores de la Autopista Norte y Carrera Séptima de acuerdo con las especificaciones del Apéndice Técnico 3. -Se deben identificar las redes de servicios públicos si causan interferencia en la proyección de una bocacalle o acceso. -Dependiendo la complejidad de la conexión de la bocacalle o acceso se deberá realizar esquemas detallados en diseño geométrico.	Cuarto de Datos	Técnica
683	KMA Construcciones & Grupo Ortiz 18/08/2021	Dado que en el corredor en servicio sobre la Autopista Norte se identifican cinco (5) retornos existentes (K0+700, K1+200, K2+200, K4+200 y K5+000), encargados de dar conexión a sitios de importante concurrencia como: Megaoutlet shopping Center, Escuela de Ingeniería Julio Garavito, Cementerio Jardines del Recuerdo, Colegio San Viator, Centro Comercial Bima, y el proyecto de construcción y ampliación sobre el separador afecta las caracteristicas de diseño geometrico de estos retornos, convirtiendolos en retornos de incumplimiento tecnico, comedidamente solicitamos confirmar nuestro entendimieno de que sobre el corredor de la autopista norte especificamente UF 1 a UF4 el diseño geometrico propuesto por el estructurador contempla unicamente el diseño y funcionamiento de dos (2) retornos proyectados en la UF5.	Se informa al interesado que su entendimiento es correcto, en el sentido que los retornos existentes pueden generar restricción en la operación de la autopista sobre los carriles rápidos, por lo cual en la implementación del presente proyecto se contempló el reemplazo de los retornos existentes por la ubicación de dos puntos de retornos elevados en las Calles 235 el sentido Chía -Chía y en la calle 242 el sentido Bogotá - Bogotá.	Cuarto de datos - Apendice tecnico 1	Técnica

684	KMA Construcciones & Grupo Ortiz 18/08/2021	Analizando el diseño geometrico de planta y perfil para el retorno que será ubicado en la calle 242 perteneciente a la UF5, se encuentra que el mismo contiene una estructura a desnivel con galibos significativos y referenciados en los diseños, con carriles (Doble Carril) que no incluyen sobreancho requerido para este tipo de estructuras, comedidamente solicitamos precisar si este diseño es como consecuencia de algun requisitio especifico a cumplir desde el punto de vista ambiental, o si los mismos pueden ser optimizados cumpliendo con la normativa a nivel tecnico aplicable.	Se informa al interesado que, los estudios y diseños de referencia compartidos en el cuarto de datos se encuentran a nivel de factibilidad y será responsabilidad del futuro Concesionario para la construcción del corredor adelantar los estudios y diseños fase III, cumpliendo con las especificaciones técnicas para este tipo de infraestructura. Adicionalmente, se aclara que en los diseños de referencia no se vio la necesidad de induir sobreanchos por la curvatura de los retornos elevados, ahora bien, cualquier optimización que realice al respecto el futuro Concesionario deberá tener en cuenta por lo menos los dos carriles de circulación por sentido. Finalmente se informa que la información cargada en el CUARTO DE DATOS está disponible a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones, por lo cual, se aclara que será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta.	Cuarto de datos - Apendice tecnico 1	Técnica
686	KMA Construcciones & Grupo Ortiz 18/08/2021	En la información consultada en el cuarto de datos correspondiente al estudio ambiental de las unidades funcionales 1 a la 6 no se encuentra disponible la información cartográfica utilizada en formato editable; información tecnica necesaria para realizar las evaluaciones de cumplimiento de la normativa ambiental y tecnica aplicables en el proyecto por parte de los proponentes. Comedidamente solicitamos a la entidad ANI publicar en el cuarto de datos esta información cartográfica (en medio editable).	Se informa al interesado que, de acuerdo con el Aviso Informativo No 5 publicado en Secop I y en la página wreb Ani, se compartió la Información Cartográfica en formato editable y los documentos de soporte en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogotá, Carpeta J, Carpeta J11.	Cuarto de datos - Apendice tecnico 1	Técnica – Ambiental
687	KMA Construcciones & Grupo Ortiz 18/08/2021	En la información consultada se encuentra el pronunciamiento ANLA con radicación 2019128388-2-000; en el cual, se menciona que para el proyecto de la Autopista norte y la carrera séptima, el tipo de estudio ambiental requerido es un EIA. Sin embargo, en la información de consulta no se encuentran los documentos remitidos por la ANI bajo Radicación 2019027235-1-000 del 8 de mayo de 2019, 2019108302-1-000 del 26 de julio de 2019 y la contestación ANLA 2019039155-2-000 del 28 de marzo de 2019, asociadas al Expediente NDA1274-00. Por tanto, se solicita a la entidad incorporar la información relacionada en el cuarto de datos (cartografía en formato editable), para proceder a la comparación y análisis del diseño concebido por el estructurador, frente a las consideraciones emitidas por la Autoridad Ambiental.	Por el presente se informa al interesado que, de acuerdo con el Aviso Informativo No 5 publicado en Secop I y en la página wreb Ani, se compartió en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogotá, Carpeta J, Carpeta J12, los documentos solicitados. De igual forma se informa que, la cartografía esta compartida en la Carpeta J11.	Cuarto de datos - Apendice tecnico 1	Técnica – Ambiental
688	KMA Construcciones & Grupo Ortiz 18/08/2021	En el Apéndice Técnico 1 y en el diseño de la Estructuración, en la Autopista Norte proyectan 6 puentes de 40 m/cada uno por calzada entr ela UF 1 y la UF 4 (5 puentes en UF 1 y 3, 1 puente en UF 2 y 4, repsectivamente) para conexión entre los humedales Torca y Guaymaral (K2+400 – K3+150), indicando que se debe proyectar una longitud acumulada mínima de 240m por calzada. Teniendo en cuenta que para el desarrollo del Plan Zonal Lagos de Torca, se están realizando diseños para la adecuación de las quebradas y humedales; lo cual, puede involucrar obras hidráulicas diferentes a las que abarca el apéndice técnico (en tipología y dimensiones) y que por ende, la Concesión debe estar armonazada con las obras previstas en el plan zonal las cuales requerirán aprobación por parte de la Autoridad Ambiental y la Empresa de Acueducto de Bogotá previamente a la etapa de diseños de la Concesión; comedidamente solicitamos confirmar que el concesionario en la etapa de estudios y diseños fase III, podrá plantear otro tipo de alternativas de solucion , que igualmente atiendan las necesidades del proyecto, armonizando con manera adecuada con lo que se encuentra en desarrollo por parte del Plan Zonal - Ciudad Lagos de Torca y que sean diferentes a los puentes en las longitudes mínimas establecidas, o si por el contrario existen limitantes o restricciones por parte de la Entidad para la implementación de otro tipo de estructuras que difieran con las indicadas en los documentos del proyecto.	Se informa al interesado que las obras en la Conexión hídrica de los humedales y su ubicación deberá ser definida por el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III, de acuerdo con lo establecido en la Tabla 9 de la Sección II.4(c) del Apéndice Técnico 1, lo anterior, teniendo en cuenta que con la publicación de la Adenda 5 en el SECOP I y en la página web de la Entidad, se ajustó la Tabla 9 y se eliminó la Nota relacionada con las obras de conexión hídrica. Por otra parte, se adara que la solución técnica que adopte el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III deberá cumplir con los determinantes que establezca la Autoridad Ambiental para ese tipo de infraestructura. Al respecto a los diseños adelantados con el proyecto Ciudad Lagos de Torca, se deben armonizar para los Estudios y Diseños Fase III como lo establece en su observación para dar cumplimiento al alcance del contrato de Concesión. Finalmente, se recomienda que se revise la información referenciada del proyecto Ciudad Lagos de Torca, cuyo enlace se compartió en el Cuarto de Datos en la Carpeta Bogota, Carpeta S, archivo S1.pdf.	Cuarto de datos - Apendice tecnico 1	Técnica

690	KMA Construcciones & Grupo Ortiz 18/08/2021	En el desarrollo del Plan Zonal Lagos de Torca, se están realizando diseños de redes de acueducto y alcantarillado para el desarrollo de las áreas del Plan Zonal entre la Av. Séptima y Av. Boyacá; algunas de esas redes se encuentran proyectadas dentro de la reserva vial de la Autopista Norte y Avenida Séptima; por lo cual, solicitamos confirmar si estas redes han sido previstas por parte del estructurador para la ampliacion de la autopista norte y la avenida septima. Igualmente solicitamos publicar en el cuarto de datos esta información en relación con estas redes que permitan cuantificar en debida forma el proyecto mediante los estudios y diseños fase II publicados por la entidad.	Se informa al interesado que, en los Estudios y Diseños de referencia en el Informe de Interferencia de Redes se encuentra un Capítulo 6, "Inventario de Redes Proyectadas", la ubicación del informe es Cuarto de datos, Carpeta Bogotá, Carpeta P, Archivo P6. Se relacionan las redes proyectadas que fueron previstas en la elaboración de los diseños de referencia. Se aclara que, cualquier información adicional sobres las proyecciones de redes húmedas no es competencia de la ANI, y se sugiere respetuosamente que cualquier inquietud sea dirigida a la EAAB. Adicionalmente, se recomienda que se revise la información referenciada del proyecto Ciudad Lagos de Torca, cuyo enlace se compartió en el Cuarto de Datos en la Carpeta Bogota, Carpeta S, archivo S1.pdf.	Cuarto de datos - Apendice tecnico 1	Técnica
691	KMA Construcciones & Grupo Ortiz 18/08/2021	En el Apéndice Técnico 1 y en el diseño de la Estructuración, proyectan 6 puentes de 40m/cu por calzada (5 puentes en UF 1 y 3, 1 puente en UF 2 y 4) para conexión entre los humedales Torca y Guaymaral (K2+400 – K3+150), se identifica que varios de los puentes no cumplen con el gálibo mínimo de 2m, indicado en el Manual de Drenaje del INVIAS; por lo anterior,se solicita ajustar dentro de los diseños fase II estos requerimientos, para posteriormente publicar esta información tecnica que permita a traves de los estudios y diseños Fase II cuantificar en debida forma por parte de los proponentes el proyecto de construccion, ampliacion y mejoramiento.	Se informa al interesado, que en los estudios y diseños de referencia se encuentra referenciada la información del gálibo y la lámina de agua (Cota de inundación) presentada en el humedal Guaymaral para un período de retorno de 100 años; para los puentes de conexión hídrica de los humedales Torca y Guaymaral se referencia en el informe de Hidráulica, Hidrología y Socavación, numeral 3.8.11, plano ACF-AN-VII-03-PL-31-0010-V1 que en el CUARTO DE DATOS corresponde a la Carpeta Bogota, Carpeta E, Carpeta E14, archivo E14213. El Galibo para los estudios de referencia empleado en la Estructuración se definió con las entidades Distritales, tal como se puede identificar en la información referenciada; no obstante ello, se informa que será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta, por lo tanto, los diseños para fase III deberán ser validados y actualizados conforme a la reglamentación vigente, incluidos los criterios que se llegasen a requerir de acuerdo al diseño a Fase III. En Jurisdicción del Distrito se aplicó la normativa de la EAAB y no la del INVIAS.	Cuarto de datos - Apendice tecnico 1	Técnica
692	KMA Construcciones & Grupo Ortiz 18/08/2021	En las Unidades Funcionales 2,4 y 5 se requiere aclaración respecto al por qué en los documentos del estructurador se realiza un traslado aereo de redes de alta tension; el cual, no es viable de llevar a cabo, teniendo en cuenta que la estacion de trasmilenio proyectada estaría localizada dentro de la zona de servidumbre de estas líneas de alta tension (AT). Por lo anterior,se solicita ajustar dentro de los diseños fase II estos requerimientos, para posteriormente publicar esta información tecnica que permita a traves de los estudios y diseños Fase II cuantificar en debida forma por parte de los proponentes el traslado de redes.	Se informa al interesado que, la solución planteada en el Informe de Interferencias de redes, para la red de 115 kVA es válido, como es el traslado de los postes y la reubicación de la red cómo funciona actualmente en la Autopista Norte entre las calles 170 y 192. El interesado será el responsable de la revisión, validación, verificación y valoración del proyecto para la presentación de su oferta.	Cuarto de datos - Apendice tecnico 1	Técnica
695	LLOREDA CAMACHO 19/08/2021	Teniendo en consideración que el Fondeo de la Subcuenta Contingencias, determinará el fondeo de cada una de las UF, les agradecemos indicar el monto que se encuentra disponible para transferir a la Subcuenta Contingencias con el corte más reciente posible, de tal manera que los interesados puedan estimar el fondeo de las UF. Lo anterior con base en la obligacion contrctual que tiene el concesionario accesos norte 1 de fondear una subcuenta de deposito especial por un valor equivalente al 24% del recaudo total.	Se informa al interesado que la Sección 5.6(j) fue eliminada en la minuta de contrato Parte Especial publicada con la Adenda No. 6 en Secop I y en la página web de la Entidad, por lo cual ya no existe la Subcuenta Contingencias y tampoco el fondeo descrito por el interesado. En este sentido su observación ya no resulta procedente en la redacción actual del contrato.	Contrato de Concesión Parte Especial. Sección 5.6(h)(3)(i)	Financiera
707	Odinsa 19/08/2021	En el numeral 5.2 - Estructura Tarifaria de la Parte Especial se indican nuevas categorias en la estructura tarifaria de los Peajes Andes y Fusca (IIE2 de la Estación de Peaje Andes y las categorías IE2 y IIE2 de la Estación de Peaje Fusca.). Solicitamos a la ANI se informe si se ha estimado un volumen máximo de tráfico que accedería a estas nuevas tarifas y cual sería el procedimiento para la asignación de cupos para estas categorias?	Se informa al interesado que dentro de la factibilidad integral del proyecto se establecieron los pasos máximos por día, al igual que cupos máximos que se deberán asignar a los beneficiarios para cada una de las categorías especiales IE2 y IIE2, información que fue incluida en el Apéndice Técnico 1, tabla 5. De otro lado, el procedimiento que deben adelantar los posibles interesados en adquirir el beneficio, se estableció por la Entidad de acuerdo con la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y la página web de la entidad, en el Contrato Parte Especial, Sección 5.2, en la Tabla de las Tarifas Diferenciales del Proyecto se incluyo la siguiente Nota "La fijación de los requisitos para acreditar la calidad de beneficiario, el procedimiento para acceder al beneficio, los mecanismos de otorgamiento, reemplazo y control, y las causales de pérdida del beneficio de las tarifas especiales diferenciales previstas en esta sección corresponderá a la Agencia Nacional de Infraestructura", para lo cual, mediante el aviso informativo No 8 igualmente publicado en el SECOP I y la página web de la entidad, se informó el procedimiento para implementar las tarifas diferenciales, ubicado en el cuarto de datos, carpeta Otros Documentos, Carpeta C, Archivo C1.	Parte Especial Numeral 5.2	Técnica

710	Grupo Bancolombia Capital 19/08/2021	Subcuenta de Interventoría y Coordinación. Se menciona la obligación de hacer 3 aportes anuales para la etapa de operación y mantenimiento. Cada uno de los aportes se deben empezar a pagar en fechas distintas. Se solicita aclarar a la ANI si estos 3 aportes anuales se pagan simultaneamaente, o cuando se activa uno de los pagos se deberia desactivar el anterior.	Se informa al interesado que la tabla de la Sección referida ha sido modificada en la versión de la minuta de Contrato Parte Especial que se publicó con la Adenda No. 5 en Secop I y en la página web de la Entidad de manera que para la Etapa de Operación y Mantenimiento se incluye un aporte por $3.070.404.000 del Mes de Referencia "dentro de los cinco (5) Días siguientes contados desde la suscripción de la última Acta de Terminación de Unidad Funcional", y aportes sucesivos por $2.763.986.400 del Mes de Referencia "dentro de los cinco (5) Días siguientes al inicio de cada periodo de trescientos sesenta y cinco (365) Días, a partir del segundo año del inicio de la Etapa de Operación y Mantenimiento", con lo cual ya se considera resuelta su inquietud y queda claro que dichos aportes no se traslapan en el tiempo.	Contrato Parte Especial - Numeral 5.6 (d)	Financiera
711	Grupo Bancolombia Capital 19/08/2021	Subcuenta de Policía de Carretera. Se menciona la obligación de hacer 2 aportes anuales para la etapa de construcción. Cada uno de los aportes se deben empezar a pagar fechas distintas. Se solicita aclarar a la ANI si estos 2 aportes anuales se pagan simultanemaente, o cuando se activa uno de los pagos se deberia desactivar el anterior.	Se informa al interesado que de los dos montos señalados en la tabla para la Fase de Construcción solo se debe utilizar uno dependiendo del cumplimiento de las fechas allí indicadas; no se deben usar simultáneamente. De igual manera, se informa al interesado que con fines de claridad se eliminó la palabra "anuales" en la fila de la tabla correspondiente a la Fase de Construcción (la cual queda entonces como "Aportes Construcción") en dicha Sección 5.6(g) de la minuta de contrato Parte Especial publicada con la Adenda No. 6 en Secop I y en la página web de la Entidad; de manera que se entienda claramente que se debe realizar cada uno de los aportes allí señalados una sola vez y no se trata de una repetición. Lo anterior, teniendo en cuenta que este contrato tiene una particularidad respecto a otros contratos de concesión, que se enuncia en las Secciones 3.3.2 y 3.3.10 del Apéndice Técnico 2 del contrato de concesión, entre otras Secciones, respecto al alcance de la atención por parte de la Policía de Carreteras.	Contrato Parte Especial - Numeral 5.6 (g)	Financiera
712	Grupo Bancolombia Capital 19/08/2021	Teniendo en cuenta que el 30% del primer incremento de tarifas (COP 2,500) está destinado al VPIP Accenorte II y el 100% del segundo incremento (COP 700) está destinado al VPIP Accenorte II. Se solicita confirmar si del 30% del primer incremento de tarifa y el 100% del segundo incremento de tarifa, se calcula sobre la totalidad del monto incrementado o sobre el porcentaje del recaudo destinado a Accenorte II (33.8266%)	Se informa al interesado que la condición del 30% indicada en la sección referida aplica únicamente "hasta el 15 de enero de 2024". En todo caso se informa que con fines de claridad, la redacción del romanito (ii) de la Sección referida ha sido ajustada en la minuta de contrato que se publicó con la Adenda No. 5 en Secop I y en la página web de la Entidad quedando de la siguiente manera: *"El recaudo derivado del primer incremento de tarifas obtenido hasta el 15 de enero de 2024 de cada una de las Estaciones de Peaje denominadas Andes, Fusca y Unisabana (la estación de peaje ubicada en el acceso al Puente Curvo Teletón) será contabilizado únicamente como parte del VPIP en un 30% y transferido a la Subcuenta Central Recaudo, mientras que el 70% restante será consignado en la Subcuenta Excedentes ANI y no será contabilizado como parte del VPIP para ninguno de los efectos previstos en la Sección 3.4 de la Parte General."* Lo anterior es independiente del valor proveniente del 33.8266% del recaudo obtenido de las tarifas "sin incrementar", el cual no será afectado en ningún caso por el 30% indicado en el fragmento anterior.	Contrato Parte Especial - Numeral 4.6 (c)	Financiera
713	Grupo Bancolombia Capital 19/08/2021	Teniendo en cuenta que en la constitución del patrimonio autónomo se deben trasladar los recursos provenientes de la Subcuenta Depósito Especial del Recaudo que se han acumulado desde 2017, ¿cómo se distribuyen estos recursos entre las unidades funcionales (los porcentajes cambian en el tiempo)?	Se le informa al interesado que en la minuta del contrato Parte Especial, Sección 5.6 (h)(3)(i) se indica lo siguiente respecto al manejo de los recursos en la Subcuenta Central de Recaudo (provenientes de la Subcuenta Deposito Especial del Recaudo del Patrimonio Autónomo Recaudo): "(...) en caso de existir un remanente del primer giro, una vez fondeada totalmente la Subcuenta Contingencias, este remanente será distribuido de manera proporcional entre la UF1 y la UF2, tomando como base los porcentajes señalados en la Sección 5.1 de esta Parte Especial para dichas Unidades Funcionales". Ahora bien, teniendo en cuenta que este primer giro se realizará con la constitución del patrimonio autónomo, y que este evento ocurrirá en 2022 según el cronograma de la licitación, la columna aplicable de la tabla de la sección 5.1 de la Parte Especial que indica los porcentajes aplicables a cada UF, será la que corresponda a ese año.	Contrato Parte Especial - Numeral 5.6 (h)	Financiera
714	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS 19/08/2021	Tratándose de la definición de Banco Aceptable establecida en el Numeral 1.3.10(ii) de los Pliegos de Condiciones, relacionada con la definición de entidades financieras del exterior, se establece que éstas son instituciones financieras del exterior "... siempre y cuando tenga una calificación de riesgo de crédito de su deuda de largo plazo equivalente a AA+ o superior según la escala de Standard & Poor's, o su equivalente si se trata de otra firma calificadora". Sobre el particular, se hacen las siguientes observaciones: (i) entendemos que la calificación requerida debe ser el equivalente internacional a una calificación AA+ en escala de calificación local en Colombia. ¿es este entendimiento correcto? (ii) Para realizar la equivalencia de la calificación local de AA+ a calificación internacional entenderíamos se tomaría como referencia la calificación soberana de Colombia, es decir: Calificación Soberana de Colombia = BB+ Internacional = AAA Local y por ende AA+ Local = BB Internacional. Por lo tanto, la calificación mínima requerida para un Banco Aceptable en el exterior sería BB internacional. ¿es este entendimiento correcto?	Se informa al interesado que no es procedente realizar las conversiones que señala el observante, sino que se debe tomar la calificación directamente de la certificación de la calificadora, en escala internacional o nacional, según sea el caso y contrastar con las reglas previstas en el pliego de condiciones para cada evento particular. De todas maneras, se informa al interesado que mediante la adenda No. 5 que se publico en Secop I y en la página web de la Entidad, en el pliego de condiciones se modificó esta condición quedando de la siguiente manera la definición de Banco Aceptable con lo cual se entiende aclarada su inquietud: "Es (i) cualquier entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia y legalmente autorizada para operar en Colombia siempre que cuente con una calificación local vigente de riesgo de crédito de su deuda de largo plazo, que haya sido emitida por una sociedad calificadora de riesgos o valores autorizada para operar en Colombia y vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia, de AA+ o superior según la escala de BRC Investor Services, o su equivalente si se trata de otra firma calificadora. En caso de no contar con una calificación vigente emitida por una sociedad calificadora de riesgos o valores local, la entidad deberá contar con una calificación vigente de riesgo de crédito de su deuda de largo plazo que corresponda a "grado de inversión" (BBB- o superior) según la escala internacional de Standard & Poor's (S&P) o su equivalente si se trata de otra firma calificadora, que haya sido emitida por una sociedad calificadora de riesgos o valores internacionalmente reconocida, para lo cual se utilizará el registro que sobre el particular mantiene la Securities and Exchange Commission (SEC) de Estados Unidos de América en relación con el mercado de valores bajo la denominación "Nationally Recognized Statistical Rating Organization" correspondiente a la sigla "NRSRO"; o (ii) cualquier institución financiera del exterior siempre y cuando tenga una calificación vigente de riesgo de crédito de su deuda de largo plazo que corresponda a "grado de inversión" (BBB- o superior) según la escala internacional de Standard & Poor's (S&P), o su equivalente si se trata de otra firma calificadora. Esta calificación debe haber sido emitida por una sociedad calificadora de riesgos o valores autorizada para operar en Colombia y vigilada por la Superintendencia Financiera o una sociedad calificadora de riesgos o valores internacionalmente reconocida, para lo cual se utilizará el registro que sobre el particular mantiene la Securities and Exchange Commission (SEC) de Estados Unidos de América en relación con el mercado de valores bajo la denominación "Nationally Recognized Statistical Rating Organization" correspondiente a la sigla "NRSRO".	Numeral 1.3.10 del Pliego de Condiciones	Financiera

715	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS 19/08/2021	Tratándose de la definición de Banco Aceptable, y teniendo en cuenta la manera como se validaron las calificaciones de crédito de Bancos Aceptables en el proceso licitatorio de la Nueva Malla Vial del Valle, entendemos que las calificaciones de riesgo otorgadas por una calificadora de riesgos afiliada a una calificadora de riesgo registrada en la SEC son válidas para el presente proceso ¿es este entendimiento correcto? Es decir, y sólo a manera de ejemplo, las calificaciones que otorgue Fitch Chile Clasificadora de Riesgo Limitada, afiliada de Fitch Ratings Inc., sería una calificadora válida ¿es esto correcto? Por favor tener en cuenta que bajo estos criterios la ANI aceptó el Cupo de Crédito Específico otorgado por la Sociedad Constructora de Colombia COPASA S.A.S. en el marco del proceso licitatorio de la Nueva Malla Vial del Cauca.	Se informa al interesado que su entendimiento es correcto. Se podrá validar la calificación emitida por una calificadora afiliada a aquella que está reconocida por la SEC, siempre que se utilice la misma escala de calificación y criterios de su matriz. En tal caso será necesario que el oferente aporte las certificaciones que permitan verificar el cumplimiento de dichas condiciones.	Numeral 1.3.10 del Pliego de Condiciones	Financiera
716	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS 19/08/2021	Atentamente solicitamos a la ANI que el plazo del cierre de la Licitación Pública se amplíe en, por lo menos, dos meses, teniendo en cuenta que: (i) la ANI redujo los plazos de presentación de las propuestas establecido en el proyecto de pliego de condiciones sin razón aparente; (ii) la mayoría de los interesados en el trámite de este proceso de selección han manifestado su absoluta preocupación con lo holgado de los plazos para presentar propuestas, teniendo en cuenta la envergadura y complejidad del proyecto, y que los interesados deben establecer múltiples escenarios financieros por la posible terminación anticipada del proyecto por no poderse incrementar las tarifas de peaje, lo que dificulta sustancialmente la consecución del cierre financiero, y (iii) dada la situación de emergencia actual, sigue siendo bastante complicado la realización de los trámites de apostilla y legalización de documentos, más si se tiene en cuenta que, entre las respuestas de la ANI a las observaciones al Pliego de Condiciones y la presentación de la propuesta apenas hay un mes.	Se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP, así mismo se informa que mediante la Resolución No. 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021 se reanudó la licitación pública y en su artículo segundo se estableció el cronograma actual del proceso.	Numeral 2.3 del Pliego de Condiciones	Jurídica – Estructuración
719	PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S. 23/08/2021	En la información existente en el cuarto de datos de la ANI, no se encontraron las memorias de cálculo de los asentamientos totales (para todas las obras) las cuales son soporte a los diseños y a las alternativas de control de asentamientos propuestas. Se solicita a la ANI, indicar el aparte o anexo de los estudios en el que se encuentra esta información.	Se informa al interesado que, en los Estudios y Diseños de referencia en la Carpeta Bogotá, Carpeta F, archivo F2, numeral 6.2.8 "Análisis de Asentamientos" se encuentra la información de los asentamientos de los corredores viales. De igual forma se aclara que, en la Tabla 28 "obras propuestas para el control de asentamientos" esta complementada con la Tabla 27 "Sectorización para el análisis de asentamientos de la Autopista Norte" en esta tabla es donde aparece la longitud de los sectores del análisis de los asentamientos y las secciones transversales como se muestra en las figuras 36, 38, 40, 44, 46 y 48, es a lo ancho de la intervención proyectada. Finalmente, será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	INFORME GEOTÉCNIA	Técnica
720	PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S. 23/08/2021	Se considera que los ensayos de Consolidación son muy pocos (10 para Autonorte y 20 para la variante sopó) para la exploración realizada. Hace falta ensayos de consolidación, sobre todo en la autopista norte, ya que de acuerdo a la sectorización geológico – geotécnica realizada y presentada en el informe, estos 10 ensayos caen en el mismo sector Q1sa21. Se solicita aclaración si se realizaron más. Se solicita a la ANI, indicar el aparte o anexo de los estudios en el que se encuentra esta información. (Ver imagen en documento anexo)	Se informa al Interesado, que la información disponible de los ensayos de Consolidación es la referenciada e incorporada en el informe de Geotecnia de la sección 6.1.2 "Resultados de la exploración" con la cual, se realizó la definición del Perfil Geológico-Geotécnico del corredor de la Autopista Norte y la Carrera Séptima. La información disponible es suficiente para que los oferentes procedan al análisis que conduce a la definición de la factibilidad técnica del proyecto. Para mayor claridad, se informa que en el corredor de la Autopista Norte se realizaron 5 perforaciones de 30 metros de profundidad, una por kilómetro de recorrido, de cada perforación se realizaron dos ensayos de consolidación para un total de 10, a criterio de los Ingenieros Geólogo y Geotecnista se escogieron las muestras para realizar los ensayos de consolidación. Se aclara que la clasificación del suelo Q1sa21 se obtiene después de los ensayos. Adicionalmente el 80% del suelo identificado en la exploración es de ese tipo, como se aprecia en el Perfil Geotécnico de la Autopista. No obstante lo anterior, se precisa al interesado que es responsabilidad del futuro concesionario elaborar los estudios y diseños definitivos dando estricto cumplimiento a la normativa vigente, de modo que garantice que las intervenciones proyectadas cumplan con las especificaciones técnicas conforme a la normatividad aplicable. Así mismo, se aclara que la información del Cuarto de Datos estará disponible a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones.	INFORME GEOTÉCNIA	Técnica
721	PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S. 23/08/2021	No se encuentra en la información compartida por la ANI, de la caracterización de todos los ambientes geológicos del corredor de la carrera 7ma y la variante Sopó. Se solicita a la ANI, indicar el aparte o anexo de los estudios en el que se encuentra esta información. (Ver imagen en documento anexo)	Se informa al interesado que, la caracterización Geomorfológica del Ambiente Geológico se encuentran descritas en los informes de Geología compartidos en el Cuarto de Datos así: Para el Distrito: Carpeta Bogotá, Carpeta G, Archivo G2, en donde se muestra la caracterización de los ambiente y se encuentra la siguiente conclusión "Se identificaron unidades geomorfológicas relacionadas con ambientes morfogenéticos antrópicos en la totalidad de la autopista norte con un 100% , y en la Carrera séptima se presentan ambientes morfogenéticos en la calzada occidental de origen denudacional con un 54,45% , Fluvial con un 26,93% , Antrópico con un 18,62% y en la calzada oriental se presentan Denudacional con un 52,61% , fluvial con 22,80% y Antrópico con 24,59% .". Para Sopó: Carpeta Sopo, Carpeta D, Archivo D1, en la sección 5.2 "Geomorfología" – Se aprecian los ambientes geológicos identificados como son: Denudacional, Fluvial y Antrópico. Adicionalmente se muestra la siguiente conclusión "Se identificaron unidades geomorfológicas relacionadas con ambientes morfogenéticos denudacional con un 16,04% , fluvial con un 81,48% , y antrópico con un 2,49% ."	INFORME GEOTÉCNIA	Técnica
722	PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S. 23/08/2021	No se encuentra en la información compartida por la ANI, de la caracterización de todos los ambientes geológicos del corredor de la carrera 7ma y la variante Sopó. Se solicita a la ANI, indicar el aparte o anexo de los estudios en el que se encuentra esta información	Se informa al interesado que, lo dispuesto sobre parámetros de diseño para las estructuras de pavimentos en los resúmenes del informe y en el anexo de cálculo, corresponde a información soporte para poder llevar a cabo la revisión y validación de las estructuras de pavimento, que puede considerarse complementaria y no afecta el análisis del mismo. Adicionalmente se aclara que, los análisis realizados para las proyecciones de las estructuras de pavimento, la metodología de evaluación y la composición de las capas de las mismas a implementar será de responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	INFORME PAVIMENTOS	Técnica
726	CCECC 19/08/2021	Explicar de manera más detallada como se fijará la estructura tarifaria en la mencionada Resolución de Peajes.	Se informa al interesado que la Resolución de Peajes N°20213040025145 del 17 de junio de 2021 expedida por el Ministerio de Transporte "Por la cual se establece un incremento en las tarifas en los años 2023 y 2026 en las estaciones de peaje denominadas "Andes" "Fusca" y en la estación de peaje ubicada en el acceso al puente curvo teletón,se establece la fórmula de actualización y se establecen tarifas diferenciales para las categorías IE2, IIE y IIE2 en las estaciones de peaje "Andes" y "Fusca", la cual se encuentra publicada en el Cuarto de Datos para consulta de todos los interesados y contiene el detalle de la estructura tarifaria del proyecto. Por lo anterior, la ANI lo invita a revisar con mayor detalle la Resolución citada con el fin de que formule observaciones específicas para resolver inquietudes o solicitudes de aclaración.	Contrato Parte Especial / 5.2 Estructura Tarifaria (b)	Jurídica – Técnica
731	CCECC 19/08/2021	En el caso de que un Oferente, opte por ejecutar las Obras Adicionales, ¿el monto de su oferta podrá superar el Valor Máximo de la Oferta Económica?	Se reitera al observante que de acuerdo con lo establecido en el numeral 5.2.2 del Pliego de Condiciones Definitivo: *"La Oferta Económica en ningún caso podrá ser superior al Valor Máximo de la Oferta Económica. La no presentación de la Oferta Económica o cuando, habiéndose presentado, esta supere el Valor Máximo de la Oferta Económica, dará lugar al rechazo de la Oferta."*. En línea con lo anterior, se adara al observante que en caso de que un observente opte por ejecutar obras adicionales, se dará aplicabilidad a lo establecido en el numeral 5.2.2 del Pliego anteriormente relacionado.	Pliego de Condiciones, Cláusula 5.5.4(a)	Financiera – Jurídica
747	CCECC 19/08/2021	Teniendo en cuenta que el presente acuerdo contempla cambios al alcance técnico por varias circunstancias, ajenas al concesionario, se considera solicitar que el comité técnico también incluya un miembro proveniente del adjudicatario.	Se informa al interesado que, no es posible atender su solicitud, ya que el Comité Técnico establecido en el Convenio No 006 de 2019 entre el IDU, El Distrito y la ANI prevé en el parágrafo 4 de la Cláusula 4 del Convenio, que éste podrá invitar a otros funcionarios y representantes de entidades públicas o privadas, cuando así sea requerido para el cumplimiento de sus funciones. Por lo anterior, la Entidad considera que no es necesario efectuar niguna aclaración adicional.	Acuerdo Interadministrativo ANI-IDU-Bogotá D.C.	Técnica – Jurídica

748	CCECC 19/08/2021	Se considera necesario que se aclare por parte de la ANI los riesgos que surgen por la terminación unilateral contemplada en el acuerdo y que pueden ejercer las partes del acuerdo en caso de no lograr los aumentos de tarifas.	Se precisa al interesado que en el Marco del Convenio Interadministrativo de Colaboración celebrado con el Distrito Capital y el IDU, no se encuentra contemplada ninguna Terminación Unilateral con ocasión del No incremento de tarifas. De otro lado, se informa que la entidad publicó la Adenda No. 06 en el SECOP I y en la Pagina Web de la Entidad, en la cual se realizaron ajustes al Contrato y en donde se estableció en las Secciones 4.6 (c) y 4.6 (d) de la Parte Especial que en el evento que, por causas no imputables al Concesionario, no sea posible realizar los incrementos tarifarios, cumpliendo las condiciones allí previstas, se entenderá materializado el Riesgo de Menor Recaudo de conformidad con la Sección 3.3 (i) del Contrato Parte General respectivamente. En ese sentido, si dichos eventos se mantienen por un término superior a noventa (90) Días, se causará a favor del Concesionario una compensación por menor Recaudo de Peaje. Por lo anterior, la ANI lo invita a revisar con detalle las nuevas regulaciones con la finalidad de que sean consideradas en la estructuración de su Oferta.	Acuerdo Interadministrativo ANI-IDU-Bogotá D.C.	Jurídica – Financiera
750	CCECC 19/08/2021	De acuerdo a la Tabla 7 del apéndice técnico 1. La "Intersección a desnivel en la calle 201 (Avenida El Polo), deberá incluir: Cuatro retornos tipo orejas Enlaces SUR – Oriente, Oriente Norte, Occidente Sur y Norte Occidente. En la parte central de la intersección debe armonizarse con el perfil vial del plan de ordenamiento zonal del norte "Ciudad de Lagos de Torca" de la AV. El Polo Intersección debe permitir la conexión del espacio público no motorizado oriente occidente y Norte Sur A ambos costados". Cuál es alcance técnico, urbanístico, estructural y geométrico de la armonización real del Plan de ordenamiento zonal del norte "Ciudad de Lagos de Torca" de la AV. El Polo. Y si este alcance de armonización tiene un impacto en temas ambiental, redes y prediales. ¿Quien asumiría estos impactos?	Se informa al interesado que, inicialmente se debe revisar lo dispuesto en la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, donde en el Apéndice Técnico 1, en donde se eliminó del alcance el Intercambiador el Polo, dejando solamente como obligación la elaboración de Estudios y Diseños Fase 3, se identifica en el Apéndice Técnico 1, Tabla 7 y Figura 4. Teniendo en cuenta lo anterior, se aclara que los Estudios y Diseños de la conexión no motorizada norte – sur se realiza a nivel de la autopista norte por las calzadas oriental y occidental, la conexión no motorizada oriente – occidente se realiza por el Intercambiador pasos sur y norte. La armonización con el perfil vial del plan de ordenamiento zonal del norte Ciudad Lagos de Torca de la Avenida el Polo, es que haya una congruencia en los diseños de la Autopista Norte, con la Avenida el Polo y que se representen en el Intercambiador el Polo. El interesado para la proyección de los Estudios y Diseños del Intercambiador del Polo deberá realizar la validación técnica de los impactos de costos, ambiental, redes y prediales que se le puedan presentar para la valoración de su oferta.	Apéndice Técnico 1, Tabla 7.	Técnica
753	CCECC 19/08/2021	¿A la fecha se han realizado avances en cuanto a las obligaciones establecidas en el Artículo Décimo relacionado con el complemento de información para el Plan de Compensación del Componente Biótico?, Lo anterior teniendo en cuenta que dicha obligación tiene como termino de entrega 1 mes después de la ejecutoria de la resolución	Se le informa al Interesado que no se han hecho avances en lo relacionado con el cumplimiento de la obligación citada por lo que deberá ser realizada por el futuro Concesionario durante la Fase de Preconstrucción. Adicionalmente, se informa que el futuro Concesionario deberá dar cumplimiento a los plazos correspondientes a la normativa vigente, y se aclara que la determinación de estos excede las competencias de la ANI.	Resolución No. 00252 de 2020, Art 10.	Técnica – Ambiental
757	CCECC 19/08/2021	En el escenario de reducirse el alcance del contrato en cuanto a la ampliación de la carrera séptima, el nuevo alcance será el de mejoramiento, ¿De requerirse predios para las actividades de mejoramiento quien será el encargado de efectuar la gestión predial?	Se da respuesta el interesado de la siguiente manera: 1. Los predios que serán entregados por el Distrito son los listados en el Apéndice Técnico 7, tabla 4, como predios Distrito, entendidos como: "la unidad física y jurídica constituida por terreno, construcciones, construcciones anexas, cultivos y especies que serán entregadas en condiciones de disponibilidad por Bogotá Distrito Capital, entendida ésta, como el saneamiento de las invasiones si las hubiere. Los Predios Distrito se encuentran identificados en el Apéndice Técnico 7". 2. Adicional a los Predios Distrito, se encuentran los predios que deben ser gestionados por el proyecto, para dichos predios la responsabilidad de realizar la Gestión le corresponde al Concesionario, el cual deberá adquirir los necesarios para la ejecución de las obras de acuerdo con los estudios y diseños definitivos que se determinen para el correcto desarrollo del proyecto. 3. Finalmente, con los predios a gestionar por el proyecto y la vía existente el futuro Concesionario deberá garantizar el mejoramiento de la calzada existente con su espacio público, en el caso de presentarse la no entrega de los predios por parte del distrito para la construcción de la segunda calzada. La Gestión Predial necesaria para cualquier requerimiento predial diferente a las áreas que entregará el Distrito, es obligación del Concesionario, y deberá realizarla de conformidad con lo establecido en el Contrato y su Apéndice Técnico 7.	Contrato Parte Especial	Técnica – Predial
758	CCECC 19/08/2021	El resumen ejecutivo para Bogotá relaciona como valor total de la inversión predial la suma de $290.046'076.379, a su vez indica que la inversión predial a cargo de la APP será de $87.639'508.253, así las cosas, se requiere aclarar: ¿La ANI realizará la Inversión de los $202.406'568.126 requeridos para la adquisición predial a cargo del distrito?.	Se informa al interesado que, su entendimiento no es correcto, ya que en la valoración predial del informe ejecutivo para las obras proyectadas en el Distrito Capital se presentan predios que se encuentran ubicados en la Carrera Séptima entre los K0+000 al K2+000 y que no hacen parte del alcance del proyecto. Por lo cual se recomienda al interesado a parte de la Información del Resumen Ejecutivo se revise la Información compartida en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogota, Carpeta L, Carpetas L12, archivo L121 y Carpeta L22, archivo L221, donde se encuentra la Sabana Predial de la Autopista Norte y la Carrera Séptima, archivos en los cuales se encuentra el listado de los predios a adquirir por el proyecto en cada corredor de acuerdo con los Estudios y Diseños de Referencia. Se aclara que, la entidad no realizará ninguna inversión predios a cargo del Distrito, las áreas que este entregue, están definidas en el Convenio No. 006 y en el Apéndice Técnico 7. Se reitera que la información existente en el cuarto de datos es de referencia y a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones.	Cuarto de Datos - Resumen Ejecutivo	Técnica – Predial
759	CCECC 19/08/2021	El resumen ejecutivo para Bogotá relaciona como valor total de la inversión predial la suma de $290.046'076.379, a su vez indica que la inversión predial a cargo de la APP será de $87.639'508.253, así las cosas, se requiere aclarar: ¿Cuál va a ser el mecanismo de gestión de la subcuenta predios para efectuar los pagos por adquisición a cargo del Distrito?	Se da respuesta al interesado de la siguiente manera: -Inicialmente es necesario aclara que, el informe de resumen ejecutivo, para la Carrera Séptima se incluyen los predios identificados entre el K00+000 al K02+000 (Sector el Cocito), los cuales no hacen parte del alcance del proyecto. -Seguidamente, se aclara que los Predios Distrito están a cargo del Distrito y no están contados dentro de la valoración para la Subcuenta Predial del proyecto, como lo establece tanto el Convenio 006 de 2019 como el Contrato Parte Especial y el Apéndice Técnico 7, dichos predios serán adquiridos por Lagos De Torca y entregados por el Distrito a la ANI y esta a su vez al Concesionario. -La estimación del valor de la Subcuenta Predial, es para la adquisición de los predios que el futuro Concesionario identifique como requeridos de conformidad con los Estudios y Diseños Fase 3, esto puede incluir la adquisición de áreas adicionales a las que entregue el Distrito en los predios identificados en el Anexo 1 del Convenio 006 de 2019 y en el Apéndice Técnico 7.	Cuarto de Datos - Resumen Ejecutivo	Técnica – Predial

760	CCECC 19/08/2021	¿Las especificaciones de Derecho de Vía estipuladas en el Apéndice Técnico 1 eximen al concesionario de cumplir con los anchos de las fajas de retiro establecidas en la Ley 1228 de 2008 y el Decreto Reglamentario 2976 de 2010?	Se informa al interesado que en el Apéndice Técnico 1 tabla 8 se establece las características geométricas y técnicas para cada Unidad funcional, en donde también está incluido el "ancho mínimo de vía", para el caso de la Perimetral de Sopo (UF7) está dispuesto 30 m. De acuerdo con lo establecido en el Decreto 2976 de 2010 (Reglamentario de la Ley 1228 de 2008), Artículo 6, "(…) realizarán la adquisición únicamente de las zonas de terreno que se requieran de conformidad con los estudios, diseños y/o necesidades técnicas para adelantar la ejecución de las obras públicas, garantizando condiciones de seguridad y operación de la vía." Por lo anterior y de acuerdo con la recomendación técnica se consideró que los 30 m son suficientes para garantizar una adecuada conexión con la con la vía bidireccional Sopó - La Calera, dado que la integración de la Perimetral con la vía de la concesión Perimetral del Oriente (tramo Sopo- La Calera) está actualmente en una sola calzada. Con respecto a los corredores de la Autopista Norte y la Carrera Séptima, prevalece la definición que realiza el Distrito en el POT 190 del 2004, en el cual se establecen los perfiles y las reservas viales, es de anotar que esta especificación técnica no incluye anchos de retiro adicionales a las intervenciones requeridas, como sí lo estipula la Ley 1228 del 2008.	Apéndice Técnico 1, Tabla 8.	Técnica
761	CCECC 19/08/2021	Según el Apéndice Técnico 1, Tabla 8, El alumbrado público está contemplado en el alcance técnico de las unidades funcionales 1 a 7. ¿La operación y mantenimiento del alumbrado público instalado estará a cargo del concesionario o se revierte al operador de red cuyas redes fueron retiradas para la construcción?	Se informa al interesado que, la valoración del consumo eléctrico de la iluminación del proyecto, la operación y mantenimiento se encuentra incluido en el Opex y estará a cargo del futuro Concesionario, durante la ejecución del contrato.	Apéndice Técnico 1, Tabla 8.	Técnica
763	CCECC 19/08/2021	En los estudios presentados en el Cuarto de Datos de la ANI, capítulo P de Interferencia de Redes, documento P1212, se menciona la construcción de un viaducto entre K2+400 al K3+200, mientras que el alcance de los documentos del Apéndice Técnico 1, tiene como alcance 6 puentes en este mismo tramo, ¿Cuál es el alcance real de este tramo?	Se informa al interesado que, de acuerdo con la Adenda No 5 publicada en Secop I y en la página web Ani, se realizaron ajustes en el Apéndice Técnico 1, Tabla 9, con respecto a la Conexión Hídrica de los Humedales Torca y Guaymaral, documento en el cual se establece el alcance del proyecto: Así las cosas, se aclara al interesado que la solución de ingeniería a implementar en los humedales será responsabilidad del futuro Concesionario, puentes, viaductos, entre otros. Por otra parte, la información establecida en el Cuarto de Datos es de referencia y en ella está contenida toda la información de factibilidad técnica del proyecto.	Informe Interferencia de Redes, Documento P1212	Técnica
765	CCECC 19/08/2021	Se presenta Programa de Obra para las intervenciones de la perimetral Sopó, correspondiente a la Unidad Funcional 7. Pero no se presenta para las demás unidades funcionales del alcance del proyecto. Se solicita a la entidad complementar la información.	Se informa al interesado que, la información compartida en el Cuarto de Datos es de referencia y que la Programación de las Obras deberá ser establecido por el Interesado para dar cumplimiento a lo establecido en el Contrato Parte Especial, numeral 6.2 Programación de las obras, para cada una de las Unidades Funcionales.	Cuarto de Datos	Técnica
766	CCECC 19/08/2021	La ANI tomo la decisión de dejar a un lado el protocolo de relacionamiento entre Accesos I y II, y diseñar un instructivo para llegar a un acuerdo sobre el protocolo. Por lo cual surgen las siguientes preguntas: 1.Cuando se tiene previsto publicar el instructivo. 2.Quienes van a suscribir el nuevo protocolo. 3.Se tiene prevista alguna temporalidad para que el protocolo sea suscrito. 4.Accesos I va a tener algunas indicaciones en la creación de este protocolo, pues Accesos II va a necesitar bastante información que tiene a la mano solamente Accesos I. 5.Se va a tener previsto un mecanismo de solución de controversias en el protocolo de relacionamiento, pues las partes no cuentan con este mecanismo por ahora.	Se informa al interesado que la entidad con el fin de atender los comentarios realizados, mediante la Adenda No. 5 publicada en Secop I y en página web, realizó modificaciones y precisiones adicionales dentro de la minuta del contrato, por lo cual ya no presentará el documento adicional denominado "protocolo" por cuanto las redacciones introducidas son suficientes para dar claridad a las obligaciones de la entidad con referencia al recaudo y a la entrega de información. Ahora bien, teniendo en cuenta que la informacion del tráfico proveniente de los peajes es entregada a la ANI por el Concesionario y conciliada por la interventoria de Accesos Norte y a su vez la ANI entregará un usuario y contraseña que le permitan al Concesionario de Accesos Norte Fase II acceder al sistema SICC del contrato No. 001 de 2017, de acuerdo con lo indicado en la sección 4.3 (o) de la tabla de referencias a la parta general, según la versión de contrato que se publicó con la Adenda No. 5, esta entidad considera que no es necesario tener otro método de conteo para validación de tráfico. De igual manera, se aclara al observante que frente a la situación mencionada referentes al menor recaudo, aunque el Concesionario que resulte adjudicatario no tenga a su cargo las actividades del recaudo, el contrato le permitirá agotar los procedimientos y pasos establecidos en las secciones 3.3(g) y (h) del Contrato Parte General, teniendo en cuenta las claridades suministradas para estas mismas cláusulas en la Tabla de Referencias del Contrato Parte Especial, respecto de la condición particular del recaudo del peaje. En este sentido, ambos Concesionarios conservan el derecho a reclamar la compensación de menor recaudo, en la proporción que le corresponda, en caso de presentarse cualquiera de dichos eventos y de ser pertinente, así como de implementar los mecanismos establecidos en el Contrato para su medición.	Protocolo Accesos I y Accesos II	Técnica – Financiera- Jurídica

769	CCECC 19/08/2021	Frente al plazo de licitación y la modificación de la fecha de cierre, no se entiende el motivo para reducir el plazo de noviembre a octubre. Por lo cual se solicitó regresar a la fecha de cierre de 18 de noviembre de 2021.	Se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP, así mismo se informa que mediante la Resolución No. 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021 se reanudó la licitación pública y en su artículo segundo se estableció el cronograma actual del proceso.	Pliego de Condiciones - Cronograma	Jurídica – Estructuración
771	CCECC 19/08/2021	Quien toma la decisión final del incremento tarifario	Se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, se realizaron modificaciones en las Secciones 4.2 y 4.6 de la Parte Especial del Contrato, fueron ajustadas, por lo que se sugiere revisar la nueva regulación para una mejor comprensión del proyecto, en lo que respecta a los incrementos tarifarios. De lo anterior, se aclara que, en caso de no darse el primer incremento tarifario en la fecha prevista, el Concesionario podrá proponer diferentes alternativas para lograr dicho incremento de manera gradual durante la Etapa Preoperativa y esta condición no producirá una modificación en el alcance del proyecto.	Parte Especial, 5.2	Técnica
772	CCECC 19/08/2021	En cuanto al riesgo de diseño y los sobrecostos por cambios que realice la ANI o situaciones ajenas al concesionario, el nuevo apéndice técnico 1 ajusta el diseño de la intersección el polo incluyendo unos ramales que inicialmente no estaban, lo cual modifica costos iniciales. Por lo cual se solicita que la ampliación del alcance aquí expuesto se evidencie en el presupuesto estimado	Se informa al interesado que, inicialmente se debe revisar lo dispuesto mediante la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, donde en el Apéndice Técnico 1, se ajustó el alcance que desde la mencionada Adenda contempla los Estudios y Diseños Fase III del Intercambiador vial de la Avenida El Polo, dentro del cual, se encuentra los diseños de los cuatro retornos tipo orejas y los cuatro enlaces o ramales entre la Autopista Norte y la Av. El Polo. Cabe resaltar que desde la mencionada Adenda el costo de las obras se excluye del CAPEX del proyecto. Adicionalmente, se aclara que será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta, por lo tanto, los diseños para Fase III deberán ser validados y actualizados conforme a la reglamentación vigente.	Apéndice Técnico 1	Técnica
773	CCECC 19/08/2021	El resumen ejecutivo predial y los archivos del cuarto de datos indican que serán 121 predios los entregados por el distrito, 91 para la Autopista Norte y 30 para la Carrera Séptima; no obstante, la sección 8.8 del apéndice técnico 7 únicamente relaciona 38 predios, 12 para la Autopista Norte y 26 para la Carrera Séptima. Así las cosas, se solicita: i) Justificar la diferencia de 83 predios de los pliegos definitivos respecto de la información del cuarto de datos, ii) Aportar los polígonos de los 38 predios distrito relacionados en el apéndice técnico 7 en los cuales a su vez se identifiquen las áreas que serán entregadas al concesionario y iii) Aclarar si el listado de predios y áreas relacionados en el apéndice 7 es susceptible de modificaciones, una vez aprobados los estudios de detalle Fase III.	Se da respuesta al interesado de la siguiente manera: -Inicialmente es necesario aclara que, el informe de resumen ejecutivo, para la Carrera Séptima se incluyen los predios identificados entre el K00+000 al K02+000 (Sector el Codito), los cuales no hacen parte del alcance del proyecto. -Por otra parte, se aclara que los documentos compartidos en el Cuarto de Datos son de referencia, de igual forma se confirma que los Predios Distrito a entregar por el Distrito son los establecidos e identificados en el Anexo 1 del Convenio 006 de 2019 y los relacionado en el Anexo 7 del Apéndice Técnico 7, un total de 38 predios. -Los Predios por entregar por el Distrito se encuentran identificados en los Planos de Tura y Fichas Prediales compartidos en el Cuarto de Datos desde la apertura de la Licitación Pública en la Carpeta Bogota, Carpeta L, Carpetas L11, L13, L21 y L23. -Al respecto de si el listado de Predios es susceptible de modificaciones una vez aprobados los Estudios de detalle Fase III, se aclara que no, el Distrito no entregará áreas adicionales a las inicialmente identificadas, y si el diseño requiere áreas menores se podrán solicitar solo las áreas que requiera el proyecto, todo lo anterior se deberá revisar y validar una vez se desarrollen los estudios y diseños fase III.	Apéndice Técnico 7 – Capítulo 8 Numeral 8.8 Predios Distrito	Técnica – Predial
774	CCECC 19/08/2021	La sección 4.5 (b) de la parte especial del contrato indica que "En un plazo máximo de dos (2) años, contados a partir de la suscripción de su Acta de Inicio u Orden de inicio para entregar la totalidad de los predios necesarios para realizar las intervenciones en la Autopista Norte, incluyendo los predios del Intercambiador denominado EL POLO (Avenida El Polo con Autopista Norte) en condiciones de disponibilidad, sin invasiones y/o sin ocupantes para lo cual se suscribirá la correspondiente Acta de Entrega y Recibo de Predios Distrito. Para el efecto, la ANI informará al IDU la Fecha de Inicio del contrato de concesión de manera que la entidad tenga certeza sobre el momento a partir del cual cuenta con el tiempo para dar cumplimiento a la obligación relacionada con la disponibilidad de los predios."; en relación con lo anterior se solicita: i) Aclarar si la gestión de predios a cargo del IDU dará inicio sin estudios de detalle Fase III y ii) Cual será el procedimiento y plazos para conciliar la línea de compra predial.	Se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda 6 publicada en SECOP I y en la página web de la entidad, se ajustó el alcance de la UF5, en el sentido de eliminar la construcción del intercambiador El Polo y en su lugar, el Concesionario deberá elaborar los estudios y diseños a Fase III de dicha obra. Adicionalmente, se aclara que, el Concesionario puede adelantar la Gestión Predial sin restricciones en las Unidades Funcionales 1, 2, 3, 4 y 7 y se pide que se revise en Apéndice Técnico Predial, numeral 2.11 "Cronograma de Adquisición Predial o de Predios" en el cual se establecen que es posible adquirir predios en la fase de Construcción. La línea de compra predial se define de acuerdo con los diseños y la normatividad aplicable, por lo que será responsabilidad del Concesionario definir dicha línea y las áreas que requiera para la correcta ejecución del proyecto. Ahora bien, teniendo en cuenta que de conformidad con lo establecido en el numeral 2.11 del Apéndice Técnico Predial 7 el "Cronograma de Adquisición Predial o de Predios" debe ser entregado en los términos establecidos en a Parte General del Contrato, dicha línea debe ser definida con anterioridad de tal forma que se entreguen los productos en las plazos estipulados en el contrato.	Contrato, Parte Especial, Sección 4.5 (b) Predios Distrito	Técnica – Predial
775	CCECC 19/08/2021	La información del cuarto de datos identifica porciones de espacio público a nombre del distrito como predios requeridos y con gestión predial asignada al concesionario; en relación con lo anterior se solicita: i) Aclarar si debe efectuarse gestión predial (solicitudes de cesión) sobre los predios que conforman el espacio público a lo largo del corredor, entendido este como andenes, vías existentes, zonas verdes, áreas de cesión, etc., ii) Remitir el inventario de los predios que conforman el espacio publico a lo largo del corredor y que serán entregados al concesionario para su intervención, entendido este como andenes, vías existentes, zonas verdes, áreas de cesión, etc. iii) Confirmar si las zonas de reserva vial y las zonas control ambiental serán entregadas al concesionario conforme a las consideraciones del informe predial del cuarto de datos.	Se da respuesta al interesado en los siguientes términos: i) Se aclara que, los Predios Distrito que serán entregado por la entidad distrital correspondiente, están relacionados en la tabla 4 de Apéndice Técnico Predial. Ahora bien, si dentro de las Gestiones Prediales a cargo del Concesionario, se identifican predios adicionales que correspondan a entidades distritales se deberá realizar el trámite requerido en ese momento. ii) Se aclara al interesado que, la identificación de los predios no se realiza por su destinación como se encuentra en su pregunta (espacio público, vías, zonas verdes, áreas de cesión, entre otros) los predios están identificado por unidad predial, información que en el distrito la entrega la oficina de catastro distrital. Ahora bien, los predios requeridos para la realización del proyecto están identificados en Predios Distrito que están relacionados listados en la en la tabla 4 de Apéndice Técnico Predial y en los archivos de Sabana Predial en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogota, Carpeta L, Carpetas L1 y L2, archivos L12 y L22. iii) Se aclara al interesado que, los Predios Distrito que serán objeto de entrega por la entidad distrital correspondiente son los relacionados la tabla 4 de Apéndice Técnico Predial. Con respecto a las franjas de Control que aparecen referenciadas en los perfiles viales de las reservas viales, para el caso del proyecto V-0 y V-2, deben ser dejados o reservados en su momento por el desarrollador urbano específico (Planes Parciales). El proyecto no contempló las Franjas de Control Ambiental dentro de la estructuración como una entrega a cargo del Distrito, por lo cual los costos de adquisición de los predios identificados en el proyecto se encuentran valorados en la Subcuenta Predios. Finalmente, se aclara que la información del Cuarto de Datos estará disponible a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones.	Cuarto de Datos, Estructurador Predial	Técnica – Predial
778	CCECC 19/08/2021	Ante la afirmación "...Teniendo en cuenta que la zonificación de la Reserva Tomas Van der Hammen del sector que colinda con la carrera séptima tiene una categoría de conservación, no es viable el trámite de sustracción..." ¿Se considero que el trazado de la carrera séptima al desplazarse hacia el costado oriental implica además de la sustracción de la Reserva Forestal de los Cerros Orientales el manejo de algunos bienes de interés cultural y con equipamientos sociales como colegios, entre otros? Y en el caso específico de no realizar la construcción de la segunda calzada ¿Se considero que el mejoramiento y rehabilitación de este corredor requeriría en algunos sectores de intervenciones de igual forma sobre las reservas forestales existentes?	En atención a la primera pregunta del interesado se informa que sí se consideró que ante la eventual dificultad de adelantar la sustracción de la Reserva Tomas Van der Hammen se podrá adelantar la sustracción de la Reserva Forestal de los Cerros Orientales, igualmente el futuro Concesionario lo podrá incluir en los diseños Fase III para generar los menores impactos. De otra parte, en lo relacionado con la segunda pregunta se le informa al interesado que también fue objeto de consideración por parte de la Entidad, de acuerdo con las disposiciones contenidas en la Ley 1508 de 2012.	Respuesta a las observaciones al proyecto de Pliegos	Técnica – Ambiental

779	CCECC 19/08/2021	No es posible asegurar que "... Las áreas de intervención de las unidades funcionales 1,2,3 y 4 colindan con los humedales Torca y Guaymaral, pero no se traslapan con los mismos. De hecho, los citados humedales hacen parte de los humedales Ramsar de acuerdo con el Decreto MADS No. 1468 del 6 de agosto de 1018 emitido por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, por lo que el Concesionario deberá atender las disposiciones de los Planes de Manejo Ambiental de los citados humedales..." ya que el espacio público se construirá en las márgenes externas de las calzadas que hacen parte del proyecto cuyo ancho es de 9,30 m, y aunque se reduzca en el área de los humedales si se traslapara con estos cuerpos hídricos. ¿En este caso que particularidades considera la ANI en los pliegos definitivos?	Se aclara al interesado que, el corredor de la Autopista Norte está definido como humedal por lo tanto la proyección del espacio público, los carriles para vehículos mixtos y el carril para Transmilenio, no están al interior de las áreas de los humedales. Recordamos al interesado que el proyecto está alineado con el instrumento de planificación territorial denominado Plan de Ordenamiento Zonal del Norte "Lagos de Torca", el cual, en el plano 14 Asignación de Suelo de Cargas Generales" presenta el espacio destinado para malla vial. Por lo anterior, de acuerdo con el Aviso Informativo No 5 publicado en Secop I y en página web Ani, se compartió el Decreto 049 de 2018, ver folio 1886 que contiene el plano 14, ubicado en el Cuarto de datos, Carpeta Bogota, Carpeta J, Carpeta J8. Ahora bien, los traslapos hídricos de la cartografía del que habla el interesado en su observación podrán ser revisados y validados con la cartografía del corredor vial y los humedales con los Estudios y Diseños Fase III. Finalmente se informa al interesado que mediante Adenda N° 6 igualmente publicada en Secop I y en página web Ani, se disminuyó el espacio publico en la autopista de 9.3 m a 6.0 m.	Respuesta a las observaciones al proyecto de Pliegos	Técnica – Ambiental
781	CCECC 19/08/2021	En el contrato parte general, numeral 1.81, definición de Fuerza Mayor, se destaca que las solicitudes realizadas y no atendidas sean específicamente de Autoridades Estatales. Cuando no sean entes Estatales quienes no atiendan las solicitudes, también se configurará la fuerza mayor a pesar que no se encuentre así en la definición?	Se informa al interesado que la Fuerza Mayor definida en la Sección 1.81 de la Parte General sólo se generará bajo los supuestos descritos en el Contrato, es decir, (i) la Fuerza Mayor general regulada en la Ley Aplicable y (ii) la Fuerza Mayor por trámites ante Autoridad Estatal conforme a la definición de la Sección 1.21 de la Parte General y esta no resuelva la solicitud del Concesionario en los términos y plazos allí regulados. Por lo anterior, la intervención de otros organismos diferentes a las Autoridades Estatales no se encuentra regulado en el numeral (ii) mencionado; sin embargo, existe la figura de la Fuerza Mayor general regulada en la Ley Aplicable, por lo que se encuentra en cabeza del Concesionario demostrar que el hecho es extraño a las partes contratantes, imprevisible e irresistible determinando la inejecución de las obligaciones derivadas del Contrato, debiendose valorar en cada caso, tanto las circunstancias particulares en las que éste se produjo, así como la probabilidad de su producción en las condiciones normales de ejecución del contrato y el grado de diligencia del Concesionario.	CONTRATO PARTE GENERAL	Jurídica – Financiera
785	CCECC 19/08/2021	De acuerdo con el alcance técnico del contrato, la franja de la vía en la unidad funcional 7 es de 3m adicionales a obra en mejoramiento o 15m en construcción, lo que significa que cualquier red aérea que se traslade en el sector de mejoramiento, caso eléctrica y telecomunicaciones, no cumpliría con las distancias de seguridad estipuladas por la resolución 950 de 2006 expedida por el Ministerio de Transporte. Quién asume los sobre costos que supondría la implementación de barreras viales o el enterramiento de las redes? No se constituiría esto en un caso de traslado de renta entre sectores?	Se informa al interesado que, inicialmente en la UF7 el sector de Construcción no presenta interferencias con redes existentes, aunque en caso de presentarse se podrá dar cumplimiento a lo establecido en la resolución 950 de 2006 del Ministerio de Transporte, artículo 1, se podrá instalar el poste de la red a 14 metros el eje de la calzada, ya que el derecho de vía en este sector se proyecta de 15 metros a cada lado medidos desde el eje de la vía. Con respecto al sector de Mejoramiento, en los tramos donde no se pueda dar cumplimiento a la distancia de los 14 metros de distancia del poste del eje de la vía se deberá realizar las gestiones pertinentes para que se de cumplimiento a lo establecido en el artículo 2 de la mencionada resolución y es que "la Entidad Prestadora del Servicio Público domiciliario deberá buscar las alternativas de solución por su propia cuenta y riesgo sin utilizar la zona de carretera."	Apéndice técnico 1 - Tabla 8 – UF 0 a 7: características geométricas y técnicas de entrega de cada subsector para vías a cielo abierto, puentes y viaductos.	Técnica
788	CCECC 19/08/2021	Aunque el Ministerio del Interior mediante Certificaciones N° 1668 y 1669 determinó la no presencia de comunidades étnicas en los tramos Carrera Séptima y Autonorte, respectivamente; en revisión documental sobre grupos étnicos en la ciudad de Bogotá, se encontró en la Subdirección de Asuntos Étnicos de la Secretaría de Planeación Distrital, la caracterización de poblacionales étnicas (palenqueras y raizales), en las localidades de Usaquén y Suba, área de influencia del proyecto. Estas comunidades son poblaciones étnicas que llegaron a Bogotá por desplazamiento forzado. ¿En caso de determinarse cercanía del proyecto con algunas de estas comunidades étnicas, esto implicaría algún proceso especial de acuerdos y acercamientos del Concesionario con estas comunidades?	Se informa al interesado que el numeral 1.200 del Contrato Parte General, define los mecanismos a los que podrán acudir las partes, en el caso de presentarse situaciones como las que refiere el peticionario, actuaciones que podrán ser implementadas a la luz de las particularidades de la materialización de dichos hechos.	Contrato de Concesión de la ANI, Parte General, señala en el numeral 4.2 "Principales obligaciones del Concesionario durante la fase de Pre construcción", que, aunque no se presentan comunidades étnicas en la zona del proyecto, esto sigue aún sujeto al reconocimiento de alguna Autoridad Estatal, aún con posterioridad a la apertura del proceso de selección.	Técnica – Social
789	CCECC 19/08/2021	En el área de intervención de las obras, tanto en el tramo de la Autopista Norte como la Carrera Séptima se identificaron ventas informales de tipo ambulante y estacionario, el estudio evaluado menciona la afectación directa sobre (30) unidades productivas de este tipo aproximadamente. Las cuales se dedican a la venta de comidas de tipo asadero y piqueteadero en zonas de carpas, venta de comestibles, extintores, dulces, flores, comidas rápidas, etc., las cuales llevan en la zona entre 5 a 30 años. A estas comunidades les preocupa la reubicación de sus negocios y solicitan sean reubicados en puntos cercanos al actual teniendo en cuenta la clientela fija con la cual han contado por varias décadas. ¿Qué mecanismos desarrolla la ANI en el Distrito para la reubicación de actividades económicas informales y recuperación de espacio público?"	El contrato de concesión establece que los predios que sean requeridos por el proyecto, serán saneados y entregados libres de ocupantes e infraestructura, por parte del Distrito al Concesionario (Convenio 006 y 1320 de 2019, ANI - IDU y Otrosi No 1); en este entendido, las actividades que se localizan sobre dichos predios o áreas en particular, como actividades económicas, localizadas en espacio público o de derecho de vía será objeto de intervención por parte del Distrito a través de la norma que rige en el tema de saneamiento predial, compensaciones socioeconómicas y manejo integral de ocupantes de espacio público. Ahora bien, una vez a cargo del Concesionario, el Contrato mismo a través del Apéndice técnico No 8 - Social, numeral 5.2.2.5.4.4 Recuperación de Espacio Público, establece las responsabilidades, competencias y medidas de manejo previstas para este tipo de casos y de población.	Apéndice Técnico N° 4A de la ANI, cuando menciona la necesidad de identificar unidades sociales residentes y/o productivas ocupantes irregulares de la zona de seguridad o de bienes de uso público de la nación, en lo cual se debe evaluar la posibilidad de definir un plan de reasentamiento involuntario como si se aplicará la Resolución ANI 077 de 2012, buscando con esto establecer medidas de compensación las cuales deben ser avaladas por la licencia ambiental.	Técnica – Social
791	CCECC 19/08/2021	Sobre el área de intervención directa del proyecto de la Autopista Norte se identificó la presencia de población migrante y habitantes de calle, los cuales se ubican sobre el separador de esta vía, en cambuches adecuados con materiales de plásticos y cartones. Teniendo en cuenta que la presencia de población venezolana en la ciudad de Bogotá refiere a un fenómeno social que viene ocurriendo en los últimos años, ¿Cuáles son las medidas que la ANI contempla con este tipo de población, incluyendo los habitantes de calle, en cuanto a su traslado para la recuperación del espacio público de la zona?	El contrato de concesión establece que los predios que sean requeridos por el proyecto, serán saneados y entregados libres de ocupantes e infraestructura, por parte del Distrito al Concesionario (Convenio 006 y 1320 de 2019, ANI - IDU y Otrosi No 1); en este entendido, las actividades que se localizan sobre dichos predios o áreas en particular, como actividades económicas, localizadas en espacio público o de derecho de vía será objeto de intervención por parte del Distrito a través de la norma que rige en el tema de saneamiento predial, compensaciones socioeconómicas y manejo integral de ocupantes de espacio público y habitantes de calle. Ahora bien, una vez a cargo del Concesionario el territorio y dadas las particularidades de este tipo de población itinerante y flotante, el Contrato mismo a través del Apéndice técnico No 8 - Social, 5.2.2.5 Programa de Apoyo a la Capacidad de Gestión Institucional, prevé que el Concesionario gestione y promueva la cooperación interinstitucional, para el desarrollo coordinado de iniciativas de índole, manejo o naturaleza comunitaria. Asimismo, promoverá la existencia de convenios con instituciones públicas y privadas, organizaciones cívicas y comunitarias que tienen una presencia relevante en el área de influencia.	Apéndice Técnico N° 4A de la ANI, cuando menciona la necesidad de identificar unidades sociales residentes y/o productivas ocupantes irregulares de la zona de seguridad o de bienes de uso público de la nación.	Técnica – Social
797	CCECC 19/08/2021	La obligación del literal (d), del numeral 6.1 Obligaciones generales durante la Fase de Construcción, del Capítulo VI. Obligaciones durante la Fase de Construcción, establece que 'd) El Concesionario deberá remitir a la Interventoría y a la ANI, el informe de cumplimiento ambiental (ICA) dentro de los dos (2) Días siguientes a su presentación a la Autoridad Ambiental. Una vez entregado el ICA remitirá a la Interventoría y a la ANI copia del documento de radicado ante la Autoridad Ambiental Competente". No es clara la obligación debido a que anteriormente en la obligación (d) del numeral 3.3 Obligaciones del Concesionario relacionadas con la Interventoría y la ANI del Capítulo III. Obligaciones Generales, se mencionó que se debe remitir el ICA a la Interventoría cinco (5) días siguientes a la culminación del periodo de evaluación. Solicitamos aclarar la obligación	Se informa al interesado que, en atención a su observación mediante Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la Entidad, se realizó el ajuste en el Apéndice Técnico 6, numeral 6.1 relacionado con la entrega del informe en un plazo de cinco (5) días en ambos casos.	Apéndice Técnico 6 de la ANI Capítulo VI. Obligaciones Durante la fase de Construcción, Numeral 6.1	Técnica – Ambiental

800	CCECC 19/08/2021	Es evidente que proyección de la doble calzada de la Carrera séptima afectan áreas de predios que hacen parte de la reserva Van Der Hammen. El Apéndice Técnico 6, capítulo IX, (g) se indica que "Dentro de la etapa de estructuración se evidenció la inconveniencia para el proyecto de adelantar intervenciones que requieran de la sustracción de la Reserva Thomas van der Hammen para los fines de las actividades de construcción de las UF´s de la Carrera Séptima, por lo que cualquier trámite que pretenda adelantar el Concesionario en ese sentido será asumido a su cuenta y riesgo y no será reconocido como una Fuerza Mayor". Adicionalmente, mediante respuesta 177 de fecha 25 de junio de 2021, la ANI manifestó que "Se informa al interesado que teniendo en cuenta que la zonificación de la Reserva Tomas Van der Hammen del sector que colinda con la carrera séptima tiene una categoría de conservación, no es viable el trámite de sustracción. Sin embargo, en caso de que resulte necesario, el Concesionario podrá adelantar el trámite de sustracción de la reserva forestal de los cerros orientales, la cual colinda con el corredor vial en el costado opuesto al de la Reserva Tomas Van der Hammen, ante el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible". Teniendo en cuenta la inconveniencia para el proyecto de no poder realizar la sustracción de dichos predios se solicita a la ANI modificar los documentos contractuales excluyendo los requerimientos específicos de velocidad de diseño, anchos de calzada, indicadores de mantenimiento y operación para la UF6 específicamente en este sector.	Se informa al interesado que, no se acoge su solicitud ya que en caso de que la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca - CAR- señale que no es viable otorgar la sustracción de la reserva Thomas Van der Hammen el Concesionario podría ajustar los diseños y el trazado sobre el costado oriental del corredor existente y adelantar los trámites de sustracción de la Reserva Bosque Central de los Cerros Orientales ante la subdirección de Bosques y Biodiversidad del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Adicionalmente se aclara que, en la Resolución de Utilidad Pública e Interés Social – DUPIS del proyecto Accesos Norte Fase II, en la Carrera Séptima se ha tenido en cuenta en la franja de intervención, la consideración de un área mayor hacia el oriente de la calzada existente, para que se implemente el proyecto en todo su alcance (perfil vial), la DUPIS esta compartida en el Cuarto de Datos, Carpeta Otros Anexos, Carpeta B, que incluye la Franja de intervención de los corredores viales de la Autopista Norte, la Carrera Séptima y la Perimetral de Sopó. El interesado será el responsable de la revisión, validación, verificación y valoración del proyecto para la presentación de su oferta. Igualmente se informa que los diseños presentados en el Cuarto de Datos son de referencia y será responsabilidad del Concesionario actualizarlos y ajustarlos en los diseños para Construcción.	Apéndice técnico 1 - Tabla 8 – UF 0 a 7: características geométricas y técnicas de entrega de cada subsector para vías a cielo abierto, puentes y viaductos.	Técnica – Ambiental
801	CCECC 19/08/2021	En la unidad funcional 7, Perimetral de Sopó, para la definición de las fajas de terreno requeridas por el proyecto, entendemos que para el sector de mejoramiento en una longitud aproximada de 5.5 Km así como para la Glorieta de la Calle 3, aplica lo establecido en el artículo 6 del Decreto 2976 de 2010, el cual establece que "cuando requieran adelantar obras destinadas al mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación, realizarán la adquisición únicamente de las zonas de terreno que se requieran de conformidad con los estudios, diseños y/o necesidades técnicas para adelantar la ejecución de las obras públicas, garantizando condiciones de seguridad y operación de la vía". Adicionalmente, la Tabla 8 del Apéndice Técnico 1 establece un ancho mínimo de derecho de vía para el sector de mejramiento como: "Lo requerido por construcción más tres (3) metros" Se solicita a la entidad aclarar si es obligatoria la adquisición de la zona de tres metros planteada o si se puede ajustar el Apéndice Técnico 1 exclusivamente a lo establecido en el artículo 6 del Decreto 2976 de 2010, el cual no considera los 3 metros adicionales.	Se informa al interesado que, se debe dar cumplimiento a lo establecido en el Apéndice Técnico 1, tener en cuenta los 3 metros, para este alcance se tomó como insumo los estudios y diseños de referencia de la Gestión Predial, el cual podrá ser consultado en el Cuarto de Datos, Carpeta Sopo, Carpeta L. Adicionalmente se debe tener en cuenta lo especificado en la Resolución de Declaratoria de Utilidad Pública e Interés Social (DUPIS) del proyecto Accesos Norte Fase II, Resolución No 20217020012625 del 30 de julio de 2021, la cual, incluye la Franja de intervención de los corredores viales del proyecto, y que puede ser consultada en el CUARTO DE DATOS, Carpeta Otros Anexos, Carpeta B	Apéndice Técnico 1 Tabla 8	Técnica
802	CCECC 19/08/2021	Se solicita incluir dentro de las estipulaciones del apéndice técnico 7, los términos de la ANI para la revisión y trámite de las resoluciones de expropiaciones, así mismo se solicita aclarar en que eventos se generan eventos eximentes de responsabilidad por las demoras en el trámite de las resoluciones de expropiación por parte de la entidad.	Se informa al interesado que, la ANI como entidad estatal está sujeta a los términos señalados en la Ley por lo que no es necesario incluirlo, de presentarse un caso que se salga de los límites establecidos se deberá analizar de manera particular. Adicionalmente, se aclara que en el Contrato Parte Especial, Sección 13.3, numerales (q) y (r), se establecen las herramientas que podrán ser implementadas a la luz de las particularidades de la materialización de dichos hechos.	Apéndice Técnico 7	Técnica – Predial
803	CCECC 19/08/2021	Se solicita incluir dentro de las estipulaciones del apéndice técnico 7, los términos de la ANI para la revisión de los expedientes finales de la gestión predial, así mismo se solicita aclarar en que eventos se generan eventos eximentes de responsabilidad por las demoras en el trámite de revisión de dichos documentos.	La revisión final de los expedientes no genera eventos eximentes de responsabilidad, ya que dicha actividad depende de que el Concesionario haya culminado la adquisición del predio. El contenido de los mismos está establecido en el numeral 5.2 del Apéndice Técnico 7, allí se encuentran las condiciones y contenido que debe tener el expediente predial para su recibo y archivo por parte de la ANI. Se deberá cumplir además de estas condiciones mencionadas con lo establecido en materia de archivística por la Agencia y la normatividad vigente, respecto de los tiempos para entrega y revisión, se acuerdan a través de los comités de seguimiento a la Gestión Predial. En todo caso, la información del expediente de cada Predio deberá ser verificada por el Concesionario quien será responsable por la consistencia y el contenido de la misma.	Apéndice Técnico 7	Técnica – Predial
810	CCECC 19/08/2021	En el numeral 3.3.3.3 Sistema de Gestión Integral: Calidad, Medio Ambiente y Seguridad Industrial en el primer numeral se enuncia que los procesos de medición de la calidad del servicio deberán incluir, entre otros, encuestas semestrales que revelen el grado de satisfacción del usuario de la carretera. Igualmente enuncia que las encuestas deberán basarse en muestras representativas de los usuarios de la vía, conforme al registro del pago de peaje respectivo y deberán llevarse a cabo a diferentes horas del día y que dichas encuestas deberán ser realizadas en coordinación con la Interventoría y tendrán por objetivo servir como retroalimentación para mejorar el servicio a los usuarios. Debido a que no se cuenta con estaciones de peaje en el proyecto, se solicita a la entidad eliminar esta exigencia, DEBIDO A QUE EL TRÁFICO EN LA CONCESIÓN AN II NO NECESARIAMENTE PASARÍA POR PEAJES OPERADOS POR AN I.	Se informa al interesado que, no procede su solicitud, teniendo en cuenta que el Futuro Concesionario dentro de la implementación del Plan de Gestión Integral del Proyecto deberá detallar los procesos de medición de la calidad del servicio, los cuales se deben realizar a usuarios de la carretera, las encuestas semestrales empleadas como herramientas de medición tendrán por objeto servir de retroalimentación para mejorar el servicio a los usuarios. Por último, se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda 6 publicada en SECOP I y en la página web de la Entidad, se ajustó la redacción de la Sección 3.3.3.3 del Apéndice Técnico 2, con los ajustes requeridos a fin de establecer únicamente las obligaciones de realizar las encuestas de acuerdo a las obligaciones de Operacion del Concesionario.	Apéndice técnico 2	Técnica
811	CCECC 19/08/2021	En el numeral 3.3.3.3 Sistema de Gestión Integral: Calidad, Medio Ambiente y Seguridad Industrial, en la página 23 indica que el Sistema de Atención al Cliente debe incluir de manera particular e independiente de la atención de los demás usuarios de la vía, un sistema para la atención de los usuarios que hagan uso las tres modalidades de cobro básicas para el peaje. Este sistema de atención debe estar integrado a la página web del concesionario. Se solicita a la entidad eliminar esta exigencia al no tener estaciones de peaje en el proyecto.	Se informa al interesado que en atención a su observación, en la Adenda No 2 , se publicó el ajuste respectivo en el Apéndice Técnico 2, Sección 3.3.3.3 y se eliminó dicha exigencia dadas las condiciones del presente contrato. La adenda se publicó en el SECOP y en la página web de la entidad.	Apéndice técnico 2	Técnica
813	CCECC 19/08/2021	En el numeral 3.3.7 Transportes Especiales (Mercancías de Naturaleza Peligrosa) se indica que en cumplimiento del Decreto 1079 de mayo 26 de 2015 expedido por el Ministerio de Transporte, el Concesionario en el Manual de Operación y Mantenimiento deberá establecer un procedimiento para el control de transporte de cargas con mercancías de naturaleza peligrosa, definidas y especificadas en el Libro Naranja de la ONU. El procedimiento deberá cumplir con los requisitos y exigencias establecidos en la citada normatividad y que considere, entre otros, los siguientes elementos: a) Procedimiento para el paso de cargas con mercancías de naturaleza peligrosa. b) Registro de la descripción detallada de todos los eventos de transporte de cargas de este tipo que se presenten en la vía. c) Archivo y registro de las actas emitidas por autoridades relacionadas con el proceso de control. Se presenta como obligación del concesionario la presentación de registros diarios de este tipo de transportes, se solicita a la entidad aclarar este requerimiento dado que no se cuenta con estaciones de peaje en el proyecto.	Se informa al interesado que, el requerimiento de Transportes Especiales no está condicionado a que el proyecto tenga Estaciones de Peaje o Pesaje, son los controles administrativos, preventivos y de posibles emergencias que se puedan presentar en los corredores del proyecto por la naturaleza de los Transportes Especiales. Las actividades asociadas a los permisos y trámites se podrán adelantar en el CCO, por lo cual es necesario adoptar los respectivos controles por el Futuro Concesionario.	Apéndice técnico 2	Técnica

814	CCECC 19/08/2021	En el numeral 4.2.1 Informes Mensuales se indica que a más tardar el quinto (5º) Día Calendario de cada mes, o el siguiente Día Hábil en el caso en que éste coincidiera con un Día Inhábil, el Concesionario deberá presentar dos (2) copias (una a la ANI y otra a la Interventoría) del "Informe Gerencial Mensual", que contendrá como mínimo la siguiente información: a) Información de los tráficos del mes, clasificados por Día y hora, Tramo, sentido de circulación y categoría de vehículo. Las obligaciones del concesionario según documentos publicados para ITS indican la instalación de radares pero dichos radares no permiten la identificación exacta de la categoría del vehículo y en particular las categorías II, III y IV, tal y como se manejan en las estaciones de recaudo que tienen relación con la concesión, para poder realizar esa discriminación y presentar este informe que se solicita se requeriría una infraestructura tecnológica como la que se instala en las estaciones de peaje de modo que con los radares instalados de acuerdo a los solicitado solo se podría remitir información de los tráficos del mes, clasificados por día y hora, tramo y sentido. Se solicita a la entidad excluir este requerimiento.	Se informa al interesado que, de acuerdo con los ajustes realizados por la entidad mediante la Adenda No 5 publicada en Secop I y en la página web Ani, en la Sección II.3 del Apéndice Técnico 1, con respecto a la entrega y al flujo de información en las Estaciones de Peajes del proyecto, el Concesionario de Accesos Norte Fase II podrá de manera integral atender los requerimientos de la Sección 4.2.1 Informes Mensuales del Apéndice Técnico 2.	Apéndice técnico 2	Técnica
816	CCECC 19/08/2021	En el numeral 4.2.4 Documentación de Emisión Puntual literal e) se indica que en cualquier momento durante la ejecución del Contrato y siempre que se den las circunstancias que lo exijan conforme a este Apéndice Técnico o a la Ley Aplicable, el Concesionario presentará a la ANI:…. ii. Informe y planos as-built de elementos constitutivos de la Concesión que hayan sido repuestos o modificados sustancialmente: nuevas carpetas de pavimento, reparaciones sustanciales en estructuras, reposición de obras de drenaje o señalización, nuevas instalaciones de tráfico, peaje o iluminación, etc. Esta documentación se entregará el Día 5 del mes siguiente al que produzcan los cambios, junto con el informe mensual que corresponda. Se solicita a la entidad aclarar el mecanismo para tener acceso a la información de las estaciones de peaje para poder suministrar dicha información o reevaluarla si es el caso. Igualmente se solicita a la entidad aclarar, ¿A qué se hace referencia con nuevas instalaciones de tráfico?	Se informa al interesado que, mediante la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, se ajusta la Sección 4.2.4 (e)(ii) aclarando la sección y quitando la frase "nuevas instalaciones de tráfico, peaje" Se elimina lo relacionado al Peaje, teniendo en cuenta que este proyecto no incluye la construcción y operación de esta infraestructura.	Apéndice técnico 2	Técnica
818	CCECC 19/08/2021	Se solicita a la entidad la aclaración de la Tabla 5 Tarifas Diferenciales del Proyecto, en particular de la columna Cupos/Pasos (aclarar unidad de la tabla), si esos pasos son diarios y cómo sería el manejo a los eventos que superen este límite.	Se informa al interesado que la unidad de la columna Cupos/Pasos, hace referencia a la cantidad de cupos o pasos diarios por categoría de vehículo. Así mismo, se aclara que de acuerdo a la tecnología implementada en los Peajes, en caso que se presenten pasos adicionales serán objeto de cobro en tarifa plena de la Tarifa Vehicular correspondiente. Adicionalmente, se informa al interesado que en la Resolución No 20213040025145 del 17 de junio de 2021, se establecieron los pasos máximos por día, al igual que cupos máximos que se deberán asignar a los beneficiarios para cada una de las categorías especiales IE2 y IIE2, información que fue incluida en el Apéndice Técnico 1, tabla 5. La Resolución se publico con los Pliegos Definitivos y se ubica en el Cuarto de Datos, Carpeta Otros Anexos, Carpeta A.	Apéndice técnico 1	Técnica
819	CCECC 19/08/2021	En el numeral 4.2 literal (ii) se indica: Adiciónese la siguiente obligación del Concesionario durante la Fase de Preconstrucción: (ii) El Concesionario deberá pagar el valor correspondiente a la actualización del software de recaudo por la inclusión de las tarifas diferenciales previstas en esta Parte Especial, al concesionario del Contrato N°001 de 2017 o a quien éste designe. Dado que es obligación del concesionario según lo indican los documentos el realizar y asumir los costos de todas las actividades administrativas concernientes al manejo de las tarjetas inteligentes. Se solicita a la entidad indicar la cantidad aproximada de los vehículos beneficiarios de esta tarifa. Igualmente, dado que las tarjetas inteligentes de las cuales sus costos de emisión y demás son obligación del concesionario, se solicita a la entidad aclarar si equivaldrían solo a las nuevas categorías especiales creadas para esta concesión.	Se informa al interesado que, la cantidad estimada de vehículos para la categoría IE2 sería de 200 vehículos, para la categoría IIE2 se estableció el beneficio por el número de pasadas en 1000 pasos/día), ya que hay empresas que llegan a Bogotá por el Portal Norte y por el Portal de la Calle 80. Adicionalmente se informa que se contempló asignar e instalar los TAG RFID (Tarjetas Inteligentes) a los beneficiarios de las tarifas diferenciales. Se aclara que el beneficio solo aplica para las nuevas categorías especiales la IE2 y la IIE2.	Contrato parte especial	Técnica
820	CCECC 19/08/2021	Se solicita a la entidad confirmar la información de tráficos y en particular del año 2021 del documento denominado A081, para los meses de mayo a diciembre de 2021 o aclarar si estas corresponden a proyecciones y enviar la información de esta proyección.	Se informa al interesado que, la información que se encuentra en la Carpeta A08 , que incluye otras carpetas y archivos que describen los dos incisos siguientes, entre esos está el archivo A083. i) Datos mensuales históricos de tráfico (en formato Excel) discriminado por categoría del vehículo. Se remite documento en Excel discriminado el reporte de tráfico mensual y	Cuarto de Datos	Técnica
824	CCECC 19/08/2021	Dentro de la información secundaria suministrada en el banco de datos de la ANI, insumo del proyecto, no se encuentran los archivos editables del Macro Modelo para la adecuada interpretación del Estudio de tránsito y transporte (versión 2020) para los corredores de la Autopista Norte-Carrera 7, al respecto se solicita a la ANI proporcionar las bases del modelación e información en versión editable para la red vial, zonificación, matrices base y futuras, asignación, calibración, proyecciones de oferta y demanda, y demás aspectos relacionados en el estudio de transporte del año 2020.	Al respecto, nos permitimos informar que el Estudio de Tránsito y Transporte de fecha mayo de 2020 se encuentra disponible en el Cuarto de Datos, en el cual se encuentra las proyecciones de tráfico base en las estaciones de Peajes Andes, Fusca y Unisabana, por año y categoría vehicular, y un análisis de sensibilidad con respecto a la restricción de movilidad a causas de la Pandemia, las cuales han sido empleadas por la ANI para la estructuración del proyecto. Dicha información se encuentra publicada en archivos editables – Carpeta Distrito – Carpeta A – Carpeta A07, carpeta A072, Carpeta A0725. Sin perjuicio de lo anterior, se aclara que la información que se encuentra en el CUARTO DE DATOS estará disponible a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones y será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta.	Cuarto de Datos ANI	Técnica
825	CCECC 19/08/2021	Dentro de la información secundaria suministrada en el banco de datos de la ANI, insumo del proyecto, no se encuentran los archivos editables de las proyecciones resultantes del Macro modelo del Estudio de tránsito y transporte (versión 2020) para los corredores de la Autopista Norte-Carrera 7, al respecto se solicita a la ANI proporcionar las proyecciones resultantes del estudio, disgregado por peaje, relacionados en el estudio de transporte del año 2020.	Al respecto, nos permitimos informar que se encuentra disponible en el Cuarto de Datos el Estudio de Tránsito y Transporte de fecha mayo de 2020, en el cual se encuentra las proyecciones de tráfico base en las estaciones de Peajes Andes, Fusca y Unisabana, por año y categoría vehicular, y un análisis de sensibilidad con respecto a la restricción de movilidad a causas de la Pandemia, las cuales han sido empleadas por la ANI para la estructuración del proyecto. Dicha información se encuentra publicada en archivos editables en el Cuarto de Datos – Carpeta Distrito – Carpeta A – Carpeta A08, carpeta A072, Archivo A0724. Sin perjuicio de lo anterior, se aclara que la información que se encuentra en el CUARTO DE DATOS estará disponible a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones y será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta.	Cuarto de Datos ANI	Técnica

826	CCECC 19/08/2021	Dentro de los documentos de la licitación incluidos en el cuarto de datos de la ANI, no se cuenta con un Anexo Técnico para el Estudio de Tráfico y Demanda, específicamente donde se estipule el alcance y entregables para la información particular que permita proceder con los diseños definitivos necesarios para considerar un buen nivel de detalle de los análisis de transporte. Lo anterior, teniendo en cuenta que en los estudios de la Autopista Norte-Carrera 7 y Variante Sopó, no se identifican análisis particulares para el modo no motorizado (peatones y ciclo usuarios), y la justificación de la infraestructura asociada, tales como localización de los puentes peatonales, cicloruttas, entre otros y que justifique la eventual gradualidad de las obras relacionadas para el proyecto. Por tal razón, se solicita a la entidad contemplar incluir requerimientos técnicos específicos para contemplar análisis adicionales en tránsito y transporte para las etapas preliminares y de construcción del proyecto.	Se aclara al interesado que, toda la información de requerimientos técnicos para realizar los Estudios de Tránsito y Transporte del proyecto, incluyendo la capacidad y los niveles de servicio para los modos de transporte motorizados y no motorizados se encuentran listados en el Apéndice Técnico 3 – Especificaciones, normatividad vigente y aplicables para actualizar los Estudios y Diseños a Fase III.	Cuarto de Datos ANI	Técnica
830	CCECC 19/08/2021	En las características geométricas de la UF6 - Perimetral de Sopó se establece la velocidad de diseño de 80 km/h. Sin embargo, en los diseños se evidencia incumplimiento de parámetros para esta velocidad en los últimos 1.5 km del corredor. El cambio de trazado para el cumplimiento de estos parámetros implicaría cambios importantes en el diseño del corredor y posibles modificaciones a la licencia ambiental. Se solicita a la entidad incluir excepciones a la velocidad diseño, indicando su longitud en las características geométricas del corredor.	Se informa al interesado que de acuerdo con la Adenda No 6 publicada en SECOP I y en la página web de la Entidad, para las obras asociadas a la perimetrtal de Sopó, se cambiaron las especificaciones de una vía primaria a una vía secundaria, razón por la cual se sugiere la revisión de la Tabla 8 en el Apéndice Técnico 1.	Apéndice Técnico 1 II.4 Tabla 8	Técnica
832	CCECC 19/08/2021	En los parámetros operacionales de Transmilenio para la extensión de la Autopista Norte se plantean un retorno en la Calle 245 para el sistema BRT. Se solicita a la entidad aclarar si el retorno se encuentra dentro del alcance de la Concesión.	Se aclara al interesado que la calle 245 hace parte del corredor del proyecto en la Autopista Norte, en este sentido, el Concesionario será el responsable de la determinación en el diseño definitivo de las soluciones de ingeniería en consideración sobre la construcción de un retorno en la calle 245, para lo cual deberá realizar la validación, verificación y actualización para la presentación de la oferta, por lo tanto, los diseños para fase III deberán ser validados y actualizados conforme a la reglamentación vigente; y así mismo deberan ser armonizados con las respectivas entidades Distritales y conforme a lo establecido en la Sección 4.2(i), 4.4(b), 4.5(cc) y 6.4(a) del Contrato Parte General, deberá contar con la No Objeción de la Interventoría.	Apéndice técnico 1	Técnica
833	CCECC 19/08/2021	Según los perfiles viales del POT para Bogotá y del IDU los anchos de andes para un perfil vial tipo V0 (que corresponde al perfil vial asignado a la Autopista Norte) son de 13,5 m. Sin embargo, en los diseños de estructuración y apéndice Técnico 1 se establece el ancho de anden de 9,30 m. Por lo tanto, se solicita a la entidad aclar si se trata de un incumplimiento o un acuerdo entre las entidades ANI-IDU en el apéndice técnico 1, ya que en el diseño de estructuración no se contemplaron estos anchos de anden y la ampliación del andén implicaría cambios significativos en el diseño afectaciones prediales y ambientales mayores.	Se informa al interesado que los Estudios y Diseños de referencia incluidos en el Cuarto de Datos, en la jurisdicción de Bogotá D.C. cumplen con lo requerido por la ANI y el Distrito Capital para efectos de la Estructuración y fue realizado bajo los lineamientos y especificaciones del Distrito (POT 190 de 2004 entre otras), las cuales se encuentran incluidas en el Apéndice Técnico 3, conforme a lo establecido en el Convenio 006 de 2019, Clausula Quinta, Sección C "Compromisos Generales del Distrito Capital" - numerales 1.2 y 1.3. Dicho convenio se encuentra publicado como anexo en el SECOP. De igual manera, se informa que mediante la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la Entidad, en el Apéndice Técnico 1, se ajustó en la Autopista Norte el ancho del espacio público a 6.0 metros. Por otra parte , se informa al interesado que si el Concesionario requiere áreas adicionales a las entregadas deberá adquirirlas según lo estipulado en el Contrato y Apéndice Técnico 7 y que las áreas deben estar en concordancia a lo estipulado en la Resolución de Declaratoria de Utilidad Pública e Interés Social (DUPIS) del proyecto Accesos Norte Fase II y está en el Cuarto de Datos, Carpeta Otros Anexos, Carpeta B, que incluye la Franja de intervención de los corredores viales de la Autopista Norte, la Carrera Séptima y la Perimetral de Sopó. Sin perjuico de lo anterior, se resalta que esta información estará disponible a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones y será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta, por lo tanto, los diseños para fase III deberán ser validados y actualizados conforme a la reglamentación vigente.	Apéndice técnico 1	Técnica
834	CCECC 19/08/2021	Dentro de los diseños de la estructuración no se contempla la implementación de carriles de circulación preferencial, específicamente para el sistema integrado de transporte publico (SITP), transporte intermunicipal, y escolar. Se solicita a la entidad aclarar si dentro del alcance de la Concesión se incluyen estos carriles indicando su ubicación y longitud.	Se informa al interesado que, con respecto al SITP el Sistema Transmilenio hace parte de este y el proyecto contempla infraestructura exclusiva para ese sistema. Ahora bien con respecto a la implementación de carriles de circulación preferencial, esta labor debera ser desarrollada por el Futuro Concesionario al integrar Diseños Fase III con las consideraciones operativas de ese momento para garantizar una adecuada operación del corredor. Adicionalmente, se aclara que para el desarrollo de los estudios y diseños del Fase III el concesionario deberá tener en cuenta el cumplimiento de especificaciones técnicas establecidas en el Apéndice técnico 3.	Apéndice técnico 1	Técnica
836	CCECC 19/08/2021	Dentro del Apéndice Técnico 1 se indica que será necesario construir 6 puentes vehiculares en la zona de interconexión de los humedales Torca - Guaymaral, sin embargo, los estudios hidráulicos elaborados por el estructurador para las Unidades Funcionales 1 a 5 no se contemplan los análisis requeridos para esta conexión. Por lo anterior una vez se establezca la solución que garantice la conexión hidráulica entre humedales de quien es la responsabilidad ante la presentación de riesgos fuera del área de intervención del proyecto. por ejemplo inundaciones que se presenten en los predios que hacen parte de los humedales	Se informa al interesado que, de acuerdo a lo establecido en el AT1 de la Adenda 5 publicada en el SECOP I en la página web de la Entidad, el Concesionaerio deberá realizar las obras hidráulicas necesarias que garanticen el adecuado manejo de aguas y conectividad de los humedales Torca y Guaymaral Norte. Adicionalmente se informa que en el cuarto de Datos del proceso se encuentra información de referencia del Fideicomiso Ciudad Lagos de Torca ubicado en el archivo S1, en el cual se relaciona información más reciente de topografía, hidrología e hidráulica en el área de influencia del proyecto, que contempla el desarrollo del POZ Norte Ciudad Lagos de Torca. Por último, cabe resaltar que será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta, por lo tanto, los diseños para Fase III deberán ser validados y actualizados conforme a la reglamentación vigente.	Apéndice técnico 1	Técnica – Financiera
837	CCECC 19/08/2021	Dentro del Apéndice Técnico 2 en el numeral 6.3.5 se dan los lineamientos generales del mantenimiento particularmente en cuanto al sistema de drenaje. El indicador E10 corresponde al mantenimiento de drenajes superficiales, longitudinal y transversal. Se solicita a la entidad excluir de este indicador los sistemas pluviales de tipo urbanos (colectores pozos y sumideros), teniendo en cuenta que los mismos no corresponden al indicador previsto y no esta incluidos en los costos de mantenimiento y operación. Se solicita incluir en el Apéndice Técnico que el mantenimiento de estos sistemas pluviales debe ser responsabilidad del acueducto de Bogotá. Teniendo en cuenta que es la normativa de esta entidad es la que aplica para el diseño, operación y mantenimiento de estos sistemas por encontrarse dentro de su jurisdicción.	Se informa al interesado que, no se acepta su solicitud, y se aclara que para todas las obras que se construyan en marco de la ejecución del proyecto, es el Concesionario quien tiene la responsabilidad de su operación y mantenimiento durante la totalidad del plazo de duración de la concesión. En ese orden de ideas, las redes de alcantarillado pluvial (drenaje de la vía) que se construyan estarán a cargo del concesionario para su operación y mantenimiento. Es importante resaltar que los diseños que se encuentran cargados en el CUARTO DE DATOS se realizaron teniendo en cuenta la normativa vigente de la EAAB al momento de su elaboración en el marco del Convenio 006 de 2019, y teniendo en cuenta la competencia de la EAAB sobre las redes del proyecto, el Concesionario deberá adelantar la gestiones de armonización que se requieran con relación a la operación y mantenimiento de dichas redes.	Apéndice Técnico 2	Técnica

838	CCECC 19/08/2021	En el numeral 6.3.5.1 Limpieza obras de drenaje Tabla 13, se incluyen las actividades de limpieza de las obras de drenaje y en particular el código 98 incluye la limpieza de colectores y en la descripción se indica que se deberá realizar la limpieza de zanjas colectoras, canales y cámaras, pero no se incluyen ni los sumideros ni los tramos de colectores (tuberías) propiamente dichos. Se solicita incluir en el Apéndice Técnico que el mantenimiento de estos sistemas pluviales debe ser responsabilidad del acueducto de Bogotá. Teniendo en cuenta que es la normativa de esta entidad es la que aplica para el diseño, operación y mantenimiento de estos sistemas por encontrarse dentro de su jurisdicción.	Se informa al interesado que, no se acepta su solicitud, y se aclara que para todas las obras que se construyan en marco de la ejecución del proyecto, es el Concesionario quien tiene la responsabilidad de su operación y mantenimiento durante la totalidad del plazo de duración de la concesión. En ese orden de ideas, las redes de alcantarillado pluvial (drenaje de la vía) que se construyan estarán a cargo del concesionario para su operación y mantenimiento. Adicionalmente, se aclara que los diseños que se encuentran cargados en el CUARTO DE DATOS se realizaron teniendo en cuenta la normativa vigente de la EAAB al momento de su elaboración en el marco del Convenio 006 de 2019, y teniendo en cuenta la competencia de la EAAB sobre las redes del proyecto, el Concesionario deberá adelantar la gestiones de armonización que se requieran con relación a la operación y mantenimiento de dichas redes.	Apéndice Técnico 2	Técnica
839	CCECC 19/08/2021	Dentro del Contrato en su Parte General en numeral 9.4 Mantenimiento de las Intervenciones e Indicadores literal D se indica textualmente lo siguiente: "Las Obras para Redes serán entregadas a los titulares de las Redes respectivas, razón por la cual las mismas no deberán ser objeto de mantenimiento alguno por parte del Concesionario". Dentro de la interpretación que se le puede dar a esta indicación contractual, se podría entender que las labores de mantenimiento no deberán realizarse a aquellas redes húmedas existentes en este caso, que presentaron interferencia con los corredores viales. Se solicita a la entidad aclarar dentro de los documentos contractuales que los tramos de alcantarillado pluvial que se proyectan en las Unidades Funcionales 1 a 6 para drenaje de las calzadas finalmente pasarán a ser responsabilidad de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, EAAB-ESP. Esta aseveración tiene asidero, si se tiene en cuenta que el proyecto vial de las Unidades Funcionales 1 a 6, tiene connotaciones urbanas o semiurbanas, y que se proyectan desarrollos futuros de la ciudad de Bogotá hacia esa zona norte por donde discurren estos tramos viales mencionados y por tanto la normativa de la EAAB-ESP toma competencia por lo menos en determinar las especificaciones y requerimientos de diseño de estos tramos de alcantarillado pluvial en la etapa de Fase III, de hecho es esta entidad prestadora de servicio la responsable de los cuerpos de agua, como el sistema de humedales Torca – Guaymaral a los cuales se proyectan descolar la gran mayoría de estos sistemas pluviales y seguramente será la entidad que dará en su momento la no objeción a estos sistemas pluviales urbanos. Si la anterior interpretación es errónea y contraria a lo acá indicado, sería importante entonces que los documentos del Proceso Licitatorio fueran expresos en determinar las competencias para llevar a cabo las labores de operación y mantenimiento de estas redes pluviales, indicando claramente que estas redes nuevas que se requieren para el drenaje de las calzadas no deberán entregarse a la EAAB-ESP y aclarar en consecuencia si en la Fase III del proyecto vial en la etapa de diseño de detalle de estas redes, no necesariamente la normativa aplicable en el diseño de los sistemas pluviales urbanos deberán ajustarse a la normativa de dicha empresa prestadora de servicios. ¿Es posible igualmente aclarar lo que corresponda según esta inquietud para la Unidad Funcional 7?	Se da respuesta al interesado de la siguiente forma: -En el Contrato Parte General, Sección 9.4 (d) "Las Obras para Redes serán entregadas a los titulares de las Redes respectivas, razón por la cual las mismas no deberán ser objeto de mantenimiento alguno por parte del Concesionario", se informa que las obras a las que hace referencia el numeral descrito, corresponden al TRASLADO de redes, de acuerdo con lo establecido en el Apéndice Técnico 5, por lo cual, se aclara que la interpretación del interesado no es correcta. -Así mismo, se aclara que para todas las obras que se construyan en marco de la ejecución del proyecto, es el Concesionario quien tiene la responsabilidad de su operación y mantenimiento durante la totalidad del plazo de duración de la concesión. En ese orden de ideas, las redes de alcantarillado pluvial (drenaje de la vía) que se CONSTRUYAN estarán a cargo del concesionario para su operación y mantenimiento para todas la Unidades Funcionales del Proyecto. -Es importante señalar, que en el Apéndice Técnico 3 – Especificaciones, se encuentra listada la normatividad que se debe seguir para dar cumplimiento a los requerimientos del Distrito (UF1-6) entre éstas a la EAAB en marco de la elaboración de los Estudios y Diseños Fase III del proyecto; y con respecto a Sopó (Unidad Funcional 7), lo correspondiente al Apéndice Técnico 3 – Especificaciones, se encuentra listada la normatividad INVIAS.	Contrato Parte general numeral 9,4	Técnica
840	CCECC 19/08/2021	Con relación al indicador de hundimiento de la vía (E7) fijado en 20 mm (severidad media y alta) a la luz de los resultados de los estudios se requiere que sea revisado este valor límite, ya que de acuerdo con los informes de diseño geotécnico, para el caso de terraplenes se determinaron asentamientos totales de hasta 44 mm (4.4cm) que tienen en cuenta la complejidad del suelo lacustre en donde se adelanta el proyecto. Es posible conocer la manera en que fue determinado el valor límite del hundimiento para el proyecto, ya que resulta subvalorado con respecto a los resultados de Factibilidad?. Se solicita modificar el indicador a un valor de 50 mm teniendo en cuenta los resultados de los estudios y diseños de la estructuración.	Se informa al interesado que el informe de Geotecnia compartido en el CUARTO DE DATOS cumple lo solicitado por la ANI en el Anexo de requerimientos Técnicos para los Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad, el cual fue revisado y validado por un revisor técnico independiente, se aclara que los asentamientos resultantes se establecieron de acuerdo con las consideraciones técnicas en los diseños de referencia. Se aclara que la información en detalle de exploraciones geotécnicas se deberá realizar en los Estudios y Diseños en Fase III, por el futuro Concesionario y se debe dar cumplimiento al indicador E7 para proyectos 5G solicitado con un hundimiento de severidad media y alta de 20 mm para la construcción del corredor. Por lo anterior no se acoge la solicitud de modificar el indicador E7 a 50 mm. Se aclara que será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	F3 - GEOTECNIA AUTONORTE Puente Vehicular	Técnica
841	CCECC 19/08/2021	En los modelos dA16:D16e evaluación de asentamientos de terraplenes se propone una alternativa de mitigación consistente en precarga del subsuelo con un relleno combinado de ceniza volante y material seleccionado, durante 1mes de aplicación, sin embargo, es posible que debido a la baja permeabilidad de las arcillas encontradas en la exploración del subsuelo, se requiera más de un mes para la precarga y así asegurar el asentamiento del subsuelo. Se solicita a la entidad nos remita información en el caso de que se haya considerado una alternativa diferente de estabilización por ejemplo el empleo de drenes verticales, o rellenos de bajo peso unitario como geo bloques de poliestireno expandido.	Se informa al interesado que el informe de Geotecnia compartido en el Cuarto de Datos cumple lo solicitado por la ANI en el Anexo de requerimientos Técnicos para los Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad, el cual fue revisado y validado por un revisor técnico independiente. Adicionalmente, se informa que no se tienen evaluaciones de la estabilización geotecnicas adicionales como por ejemplo drenes verticales, o rellenos de bajo peso unitario como geo-bloques, lo que se tienen es lo presentado en el Cuarto de Datos. Finalmente se adara que, los Estudios y Diseños en Fase III deberá realizar el futuro Concesionario para la construcción del corredor, en el cual se podrán establecer las consideraciones técnicas y constructivas mencionadas siempre que se dé cumplimiento a las Especificaciones del Apéndice Técnico 3.	Apéndice Técnico 1	Técnica
843	CCECC 19/08/2021	No se presenta la tabla de los parámetros de diseño adoptados, para los puentes vehiculares. Se solicita a la entidad complementar esta información en el cuarto de datos conforme a las obligaciones definidas en el Anexo 4A - APÉNDICE TÉCNICO PARA LA ETAPA DE FACTIBILIDAD para la estructuración de proyectos de Concesión establecido por la ANI.	Se informa al interesado que el informe de Geotecnia compartido en el Cuarto de Datos cumple lo solicitado por la ANI en el Anexo (Anexo 4A) de requerimientos Técnicos para los Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad, el cual fue revisado y validado por un revisor técnico independiente. La información disponible es suficiente para que los oferentes procedan al análisis que conduce a la definición de la factibilidad técnica del proyecto. Se aclara que será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	F3 - GEOTECNIA AUTONORTE Puente Vehicular K2+411 - K2+451 Puente Vehicular K2+620 - K2+660 Puente Vehicular K2+722 - K2+762 Puente Vehicular K2+850 - K2+890 Puente Vehicular K3+011 - K3+051 Puente Vehicular K3+118 - K3+158 Intercambiador SS K1+1200 Intercambiador NN K1+1050 (Numeral 7.1.7)	Técnica
844	CCECC 19/08/2021	Según la estratigrafía de la zona, predominan los suelos blandos de origen lacustre, no se encuentran los análisis de ablandamiento cíclico para suelos blandos y cálculo de potencial de licuación para suelos granulares. Se solicita a la entidad complementar esta información en el cuarto de datos conforme a las obligaciones definidas en el Anexo 4A - APÉNDICE TÉCNICO PARA LA ETAPA DE FACTIBILIDAD para la estructuración de proyectos de Concesión establecido por la ANI.	Se informa al interesado que el informe de Geotecnia compartido en el Cuarto de Datos cumple lo solicitado por la ANI en el Anexo (Anexo 4A) de requerimientos Técnicos para los Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad, el cual fue revisado y validado por un revisor técnico independiente. La información disponible es suficiente para que los oferentes procedan al análisis que conduce a la definición de la factibilidad técnica del proyecto. Se aclara que, los análisis geotecnicos adicionales que se requieran para la ejecución del proyecto deberán ser desarrollados por el futuro concesionario en los Estudios y Diseños en Fase III. Se informa que será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	F3 - GEOTECNIA AUTONORTE Puente Vehicular K2+411 - K2+451 Puente Vehicular K2+620 - K2+660 Puente Vehicular K2+722 - K2+762 Puente Peatonal K3+145 Puente Peatonal K3+608 Puente Peatonal K4+280 Puente Vehicular K2+850 - K2+890 Puente Vehicular K3+011 - K3+051 Puente Vehicular K3+118 - K3+158 Intercambiador SS K1+1200 Intercambiador NN K1+1050 (Numeral 6.1.8)	Técnica

845	CCECC 19/08/2021	Se referencian los resultados de capacidad portante de pilotes para diferentes diámetros, pero no se presentan los análisis o memorias de cálculo respectivas en el informe. Se solicita a la entidad complementar esta información en el cuarto de datos conforme a las obligaciones definidas en el Anexo 4A - APÉNDICE TÉCNICO PARA LA ETAPA DE FACTIBILIDAD para la estructuración de proyectos de Concesión establecido por la ANI.	Se informa al interesado que el informe de Geotecnia compartido en el Cuarto de Datos cumple lo solicitado por la ANI en el Anexo (Anexo 4A) de requerimientos Técnicos para los Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad, el cual fue revisado y validado por un revisor técnico independiente. La información disponible es suficiente para que los oferentes procedan al análisis que conduce a la definición de la factibilidad técnica del proyecto. Se aclara que, con la información compartida, es suficiente para que el interesado con su experticia realice el análisis o memorias de cálculo respectivas. Se aclara que será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	F3 - GEOTECNIA AUTONORTE Puente Vehicular K2+411 - K2+451 Puente Vehicular K2+620 - K2+660 Puente Vehicular K2+722 - K2+762 Puente Peatonal K3+145 Puente Peatonal K3+608 Puente Peatonal K4+280 Puente Vehicular K2+850 - K2+890 Puente Vehicular K3+011 - K3+051 Puente Vehicular K3+118 - K3+158 Intercambiador SS K1+1200 Intercambiador NN K1+1050	Técnica
851	CCECC 19/08/2021	Según la estratigrafía de la zona, predominan los suelos blandos de origen lacustre, no se incluye el análisis de ablandamiento cíclico para suelos blandos y cálculo de potencial de licuación para suelos granulares. Se solicita a la entidad complementar esta información en el cuarto de datos conforme a las obligaciones definidas en el Anexo 4A - APÉNDICE TÉCNICO PARA LA ETAPA DE FACTIBILIDAD para la estructuración de proyectos de Concesión establecido por la ANI.	Se informa al interesado que el informe de Geotecnia compartido en el Cuarto de Datos cumple lo solicitado por la ANI en el Anexo (Anexo 4A) de requerimientos Técnicos para los Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad, el cual fue revisado y validado por un revisor técnico independiente. La información disponible es suficiente para que los oferentes procedan al análisis que conduce a la definición de la factibilidad técnica del proyecto. Se aclara que, los análisis geotecnicos adicionales que se requieran para la ejecución del proyecto deberán ser desarrollados por el futuro concesionario en los Estudios y Diseños en Fase III. Se informa que será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	F3 - GEOTECNIA AUTONORTE Puente Vehicular K2+411 - K2+451 Puente Vehicular K2+620 - K2+660 Puente Vehicular K2+722 - K2+762 (Numeral 6.1.8)	Técnica
853	CCECC 19/08/2021	Se presentan los parámetros de diseño adoptados para la obra proyectada. Se recomienda aclarar por qué el modelo geológico geotécnico se caracterizó con el piezocono PZ-AN-03, teniendo el sondeo SM-AN-11 que se encuentra más cercano a la estructura proyectada.	Se informa al interesado que el informe de Geotecnia compartido en el Cuarto de Datos cumple lo solicitado por la ANI en el Anexo de requerimientos Técnicos para los Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad, el cual fue revisado y validado por un revisor técnico independiente. En los estudios y diseños de referencia, las consideraciones particulares fueron tenidas en cuenta por el geotecnista del proyecto, se desconoce por que se tomó la información un sondeo y no el piezocono. Adicionalmente se aclara que, los Estudios y Diseños en Fase III que deberá realizar el futuro Concesionario se deberá adelantar los estudios y analisis necesarios para efecturar las intervenciones simpre y cuando estos analisis cumplan las Especificaciones del Apéndice Técnico 3. Se aclara que será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	F3 - GEOTECNIA AUTONORTE Puente Peatonal K4+280 (Numeral 7.1.6)	Técnica
854	CCECC 19/08/2021	Según la estratigrafía de la zona, entre los 17.50m y los 18.15m se tiene presencia de un suelo altamente orgánico (Qmo), es necesario recomendar pasar este material o cimentar una distancia por encima de este de tal manera que no presente interacción del pilote con este estrato (Por lo menos 3 veces el diámetro). Adicionalmente predominan los suelos blandos de origen lacustre, se recomienda realizar análisis de ablandamiento cíclico. No se evidencia el cálculo de potencial de licuación.	Se informa al interesado que el informe de Geotecnia compartido en el Cuarto de Datos cumple lo solicitado por la ANI en el Anexo de requerimientos Técnicos para los Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad, el cual fue revisado y validado por un revisor técnico independiente. Se informa al Interesado, que la información disponible es la referenciada e incorporada en el informe de Geotecnia de la sección 6.1.2 "Resultados de la exploración" con la cual, se realizó la definición del Perfil Geológico-Geotécnico del corredor de la Autopista Norte y la Carrera Séptima. La información disponible es suficiente para que los oferentes procedan al análisis que conduce a la definición de la factibilidad técnica del proyecto. Se aclara que, los análisis geotecnicos adicionales que se requieran para la ejecución del proyecto deberán ser desarrollados por el futuro concesionario en los Estudios y Diseños en Fase III. Se informa que será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	F3 - GEOTECNIA AUTONORTE Retorno Elevado Calle 224 - K3+800 (Numeral 6.1.8)	Técnica
855	CCECC 19/08/2021	Se solicita a la entidad aclarar el modelo geológico - geotécnico empleado en el análisis de las estructuras Puente Peatonal Bici Usuarios - K5+160 Muro de contención - K1+520 - K1+560 MME-1 - K1+630 - K1+700 MME-2 - K1+680 - K1+700 MME-3 - K3+870 - K3+620 Incluir de ser posible el cálculo de potencial de licuación en suelos granulares, análisis de ablandamiento cíclico en suelos blandos.	Se informa al interesado de la siguiente manera: Inicialmente se aclara que, el Puente Peatonal del Bici usuario – K5+160, no hace parte del alcance del proyecto. Se informa que, el informe de Geotecnia compartido en el Cuarto de Datos cumple lo solicitado por la ANI en el Anexo de requerimientos Técnicos para los Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad, el cual fue revisado y validado por un revisor técnico independiente. Adicionalmente se aclara que, la información disponible es la referenciada e incorporada en el informe de Geotecnia de la sección 6.1.2 "Resultados de la exploración" con la cual, se realizó la definición del Perfil Geológico-Geotécnico del corredor de la Autopista Norte y la Carrera Séptima. Finalmente se aclara que, el informe de Geotecnia compartido en el Cuarto de Datos cumple lo solicitado por la ANI en el Anexo de requerimientos Técnicos para los Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad, el cual fue revisado y validado por un revisor técnico independiente.	F3 - GEOTECNIA AUTONORTE Puente Peatonal Bici Usuarios - K5+160 Muro de contención - K1+520 - K1+560 MME-1 - K1+630 - K1+700 MME-2 - K1+680 - K1+700 MME-3 - K3+870 - K3+620	Técnica

857	CCECC 19/08/2021	Se presentan en los anexos los cálculos de estabilidad interna, externa y global, sin embargo, es necesario presentar un numeral en el informe con los resultados derivados del análisis, presentando las recomendaciones geométricas de la estructura y las recomendaciones para su construcción. Finalmente el uso del software Geosoft de Pavco puede establecer un prediseño de los muros, sin embargo el uso del software tiene limitaciones frente al cumplimiento de los requerimientos del CCP-14, dado que esta normatividad tiene un enfoque de análisis LRFD y el software es bajo esfuerzos admisibles.	Se informa al interesado que el informe de Geotecnia compartido en el Cuarto de Datos cumple lo solicitado por la ANI en el Anexo (Anexo 4A) de requerimientos Técnicos para los Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad, el cual fue revisado y validado por un revisor técnico independiente. La información disponible es suficiente para que los oferentes procedan al análisis que conduce a la definición de la factibilidad técnica del proyecto. Se aclara que, los resultados derivados del análisis y las recomendaciones geométricas de la estructura y las recomendaciones constructivas las podrá realizar el interesado con la información de factibilidad, de igual forma se aclara que esta información solicitada hace parte de los Estudios y Diseños en Fase III, los cuales los deberá realizar el futuro Concesionario para la construcción del corredor. Se aclara que será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	F3 - GEOTECNIA AUTONORTE MME-1 - K1+630 - K1+700 MME-2 - K1+680 - K1+700 MME-3 - K3+870 - K3+620	Técnica
858	CCECC 19/08/2021	Al no tener un numeral en el informe no es posible analizar la estructura, bajo lo mencionado anteriormente se deben generar las conclusiones pertinentes para la zona.	Se informa al interesado que el informe de Geotecnia compartido en el Cuarto de Datos cumple lo solicitado por la ANI en el Anexo (Anexo 4A) de requerimientos Técnicos para los Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad, el cual fue revisado y validado por un revisor técnico independiente. La información disponible es suficiente para que los oferentes procedan al análisis que conduce a la definición de la factibilidad técnica del proyecto. Se aclara que, los resultados derivados del análisis y las recomendaciones geométricas de la estructura y las recomendaciones constructivas las podrá realizar el interesado con la información de factibilidad, de igual forma se aclara que esta información solicitada hace parte de los Estudios y Diseños en Fase III, los cuales los deberá realizar el futuro Concesionario para la construcción del corredor. Finalmente, será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	F3 - GEOTECNIA AUTONORTE Puente Peatonal Bici Usuarios - K5+160 Muro de contención - K1+520 - K1+560	Técnica
859	CCECC 19/08/2021	Aunque se cuenta con las memorias de cálculo se requiere que el estructurador defina la alternativa recomendada para la obra.	Se informa al interesado que, en los Estudios y diseños a nivel de factibilidad no se realizan recomendaciones constructivas, las mismas son requisito en los estudios y diseños fase 3 o de construcción. Se aclara que, la información disponible en el Cuarto de Datos es suficiente para que los oferentes procedan al análisis que conduce a la definición de la factibilidad técnica del proyecto. Será responsabilidad del interesado en sus consideraciones y experticia técnica tener en cuenta las alternativas constructivas para la revisión, validación y verificación para la presentación de su oferta.	F3 - GEOTECNIA AUTONORTE MME-1 - K1+630 - K1+700 MME-2 - K1+680 - K1+700 MME-3 - K3+870 - K3+620	Técnica
860	CCECC 19/08/2021	Es importante presentar procedimientos, etapas constructivas de las obras y recomendaciones para garantizar la estabilidad de las mismas durante la etapa constructiva.	Se informa al interesado que, en los Estudios y diseños a nivel de factibilidad no se realizan recomendaciones constructivas, las mismas deberan ser desarrolladas por el futuro concesionario o en los estudios y diseños fase 3. Se aclara que, la información disponible en el Cuarto de Datos es suficiente para que los oferentes procedan al análisis que conduce a la definición de la factibilidad técnica del proyecto. Será responsabilidad del interesado en sus consideraciones y experticia técnica tener en cuenta las alternativas constructivas para la revisión, validación y verificación para la presentación de su oferta.	F3 - GEOTECNIA AUTONORTE Puente Peatonal Bici Usuarios - K5+160 Muro de contención - K1+520 - K1+560 MME-1 - K1+630 - K1+700 MME-2 - K1+680 - K1+700 MME-3 - K3+870 - K3+620 (Numeral 8)	Técnica
863	CCECC 19/08/2021	En los anexos se cuenta con las memorias de cálculo para los muros mecánicamente estabilizados, sin embargo, es necesario que se presente la ubicación en planta de estos muros y relacionar la alternativa propuesta en el informe. El uso del software Geosoft de Pavco puede establecer un prediseño de los muros, sin embargo el uso del software tiene limitaciones frente al cumplimiento de los requerimientos del CCP-14, dado que esta normatividad tiene un enfoque de análisis LRFD y el software es bajo esfuerzos admisibles.	Se informa al interesado que, las ubicaciones de los muros mecánicamente estabilizados, la alternativa implementada se encuentra ubicados en los Planos Planta – Perfil del diseño geométrico, los cuales están en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogota, Carpeta C, Carpeta C2, Carpeta C21, Carpeta C211. Se aclara que, la información disponible en el Cuarto de Datos es suficiente para que los oferentes procedan al análisis que conduce a la definición de la factibilidad técnica del proyecto. Adicionalmente se aclara que la información compartida en el cuarto de datos es a nivel de factibilidad y que los Estudios y Diseños en Fase III los deberá realizar el futuro Concesionario para la construcción del corredor. Finalmente, será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	F3 - GEOTECNIA AUTONORTE MME-1 - K1+630 - K1+700 MME-2 - K1+680 - K1+700 MME-3 - K3+870 - K3+620 (Anexos)	Técnica
864	CCECC 19/08/2021	Aunque se presentan los análisis de capacidad portante y el perfil estratigráfico general del corredor vial, no se relaciona el sondeo con el que se generó el perfil estratigráfico y el modelo geológico geotécnico.	Se informa al interesado que el informe de Geotecnia compartido en el Cuarto de Datos cumple lo solicitado por la ANI en el Anexo (Anexo 4A) de requerimientos Técnicos para los Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad, el cual fue revisado y validado por un revisor técnico independiente. Se informa al Interesado, que la información disponible es la referenciada e incorporada en el informe de Geotecnia de la sección 6.1.2 "Resultados de la exploración"" con la cual, se realizó la definición del Perfil Geológico-Geotécnico del corredor de la Autopista Norte y la Carrera Séptima. Adicionalmente el perfil estratigráfico y el modelo geológico – geotécnico se encuentra compartido en el Cuarto de Datos desde la apertura del proceso de licitación en la Carpeta Bogota, Carpeta F, Carpeta F1, Carpeta F11, Carpeta F115, Carpeta F1154, Archivo F11543, aclarando que el mismo es el resultado de las investigaciones geotécnicas realizadas en el corredor y no una sola como aparece en la observación. La información disponible es suficiente para que los oferentes procedan al análisis que conduce a la definición de la factibilidad técnica del proyecto.	F3 - GEOTECNIA AUTONORTE Puente Peatonal Bici Usuarios - K5+160 Muro de contención - K1+520 - K1+560 MME-1 - K1+630 - K1+700 MME-2 - K1+680 - K1+700 MME-3 - K3+870 - K3+620 (Anexos)	Técnica
865	CCECC 19/08/2021	No fue posible validar la estructuras, en términos geotécnicos, ya que no se relaciona en el informe.	Se informa al Interesado, que la información solicitada con respecto a la relación de las estructuras en el informe de geotecnia se referenciada e incorporada en el informe de Geotecnia de la sección 7 "DESCRIPCIÓN DE ALCANCES DE LAS ESTRUCTURAS Y OBRAS GEOTÉCNICAS PROPUESTAS" en la relación están los Puentes Peatonales, Puentes recomendados para la Conexión Hídrica de los Humedales, los dos elementos de retornos elevados y los muros de contención. Adicionalmente, en los anexos del informe en el cuarto de datos desde la apertura del proceso de licitación en la Carpeta Bogota, Carpeta F, Carpeta F1, Carpeta F11, Carpeta F113, se encuentran las memorias de cálculos de las estructuras relacionadas en el inciso anterior. La información disponible es suficiente para que los oferentes procedan al análisis que conduce a la definición de la factibilidad técnica del proyecto.	F3 - GEOTECNIA AUTONORTE Muro de contención - K1+520 - K1+560 MME-1 - K1+630 - K1+700 MME-2 - K1+680 - K1+700 MME-3 - K3+870 - K3+620	Técnica

867	CCECC 19/08/2021	Solo se evidenciaron cálculos de asentamientos totales (Elásticos y Consolidación) para los terraplenes, sin embargo, para las cimentaciones no se presentan estos cálculos.	Se informa al interesado que, el consultor en la etapa de factibilidad de acuerdo con su experticia definió las investigaciones geotécnicas y los ensayos a adelantar en los corredores del proyecto. Se aclara que, la información disponible es suficiente para que los oferentes procedan al análisis que conduce a la definición de la factibilidad técnica del proyecto. Se aclara que será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	F3 - GEOTECNIA AUTONORTE Puente Peatonal Bici Usuarios - K5+160 Muro de contención - K1+520 - K1+560 MME-1 - K1+630 - K1+700 MME-2 - K1+680 - K1+700 MME-3 - K3+870 - K3+620 (Anexos)	Técnica
869	CCECC 19/08/2021	Se presentan ábacos de capacidad para 3 diámetros diferentes. En función del tipo de estructura y sus tipos de carga recomendar una longitud mínima en función del control de asentamientos.	Se informa al interesado que el informe de Geotecnia compartido en el Cuarto de Datos cumple lo solicitado por la ANI en el Anexo (Anexo 4A) de requerimientos Técnicos para los Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad, el cual fue revisado y validado por un revisor técnico independiente. La información disponible es suficiente para que los oferentes procedan al análisis que conduce a la definición de la factibilidad técnica del proyecto. Se aclara que, con la información compartida, es suficiente para que el interesado con su experticia realice el análisis de longitud con respecto a los asentamientos en los pilotes. Se aclara que será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	F3 - GEOTECNIA CRA SÉPTIMA Puente Peatonal K4+900 Puente Peatonal K6+400 (7.2.1 - 7.2.2)	Técnica
870	CCECC 19/08/2021	En el numeral 7.2.6 del informe se presentan análisis de estabilidad global en condición actual y con obras, para este último es necesario verificar la solución dado que no está cumpliendo con los factores de seguridad mínimos. No se presentan los cálculos de estabilidad externa del muro ni los cálculos de capacidad portante para los caissons. Lo anterior se debe incluir tanto en los anexos como en el informe	Se informa al Interesado que, en el Corredor de la Carrera Séptima el Alcance esta establecido entre la Calle 201 (K2+000) y la Calle 245 (K6+930), lo anterior de acuerdo con los diseños de referencia. Se aclara que las obras observadas no hacen parte del alcance del proyecto, en tal sentido, hay documentos en los diseños de referencia para el corredor de la Carrera Séptima que establecen que la longitud del K0+000 al K2+000 no hace parte del alcance.	F3 - GEOTECNIA CRA SÉPTIMA Muro sobre Caisson - K1+340 (7.2.6)	Técnica
871	CCECC 19/08/2021	Se presentan análisis de estabilidad local y global, se recomienda incluir los análisis de presión de tierras.	Se informa al Interesado que, en el Corredor de la Carrera Séptima el Alcance esta entre la Calle 201 (K2+000) y la Calle 245 (K6+930), lo anterior de acuerdo con los diseños de referencia. Se aclara que las obras observadas no hacen parte del alcance del proyecto, en tal sentido, hay documentos en los diseños de referencia para el corredor de la Carrera Séptima que establecen que la longitud del K0+000 al K2+000 no hace parte del alcance.	F3 - GEOTECNIA CRA SÉPTIMA Muros de contención - K0+950 K1+120 (7.2.8)	Técnica
872	CCECC 19/08/2021	Se presentan análisis de estabilidad local para los tres muros proyectados, los análisis de estabilidad global se presentan únicamente para las secciones K0+060 y K0+290, finalmente se recomienda incluir los análisis de presión de tierras.	Se informa al Interesado que, en el Corredor de la Carrera Séptima el Alcance esta entre la Calle 201 (K2+000) y la Calle 245 (K6+930), lo anterior de acuerdo con los diseños de referencia. Se aclara que las obras observadas no hacen parte del alcance del proyecto, en tal sentido, hay documentos en los diseños de referencia para el corredor de la Carrera Séptima que establecen que la longitud del K0+000 al K2+000 no hace parte del alcance.	F3 - GEOTECNIA CRA SÉPTIMA Muro contención y MME - Secciones: K0+060, K0+290 Y K0+810 (7.2.9)	Técnica
873	CCECC 19/08/2021	Se presentan recomendaciones generales para control de asentamientos y estudios de respuesta local, sin embargo, es importante presentar procedimientos, etapas constructivas de las obras y recomendaciones para garantizar la estabilidad de las mismas durante la etapa constructiva.	Se informa al Interesado que, en el Corredor de la Carrera Séptima el Alcance esta entre la Calle 201 (K2+000) y la Calle 245 (K6+930), lo anterior de acuerdo con los diseños de referencia. Se aclara que hay documentos en los diseños de referencia para el corredor de la Carrera Séptima entre los K0+000 al K2+000 los cuales no hacen parte del alcance. Adicionalmente se aclara que, los Estudios y diseños a nivel de factibilidad no se realizan recomendaciones constructivas, las mismas deberan ser contempladas en los estudios y diseños fase 3. Se aclara que, la información disponible en el Cuarto de Datos es suficiente para que los oferentes procedan al análisis que conduce a la definición de la factibilidad técnica del proyecto. Será responsabilidad del interesado en sus consideraciones y experticia técnica tener en cuenta las alternativas constructivas para la revisión, validación y verificación para la presentación de su oferta.	F3 - GEOTECNIA CRA SÉPTIMA Puente Peatonal K4+900 Puente Peatonal K6+400 Muro sobre Caisson - K1+340 Muros de contención - K0+950 K1+120 Muro contención y MME - Secciones: K0+060, K0+290 Y K0+810 MME K0+530 y K0+920	Técnica
874	CCECC 19/08/2021	Es importante realizar la inclusión de recomendaciones constructivas y riesgos evidenciados para la cimentación de la estructura.	Se informa al Interesado que, en el Corredor de la Carrera Séptima el Alcance esta entre la Calle 201 (K2+000) y la Calle 245 (K6+930), lo anterior de acuerdo con los diseños de referencia. Se aclara que hay documentos en los diseños de referencia para el corredor de la Carrera Séptima entre los K0+000 al K2+000 los cuales no hacen parte del alcance. Adicionalmente se aclara que, los Estudios y diseños a nivel de factibilidad no se realizan recomendaciones constructivas, las mismas deberan ser contempladas en los estudios y diseños fase 3. Se aclara que, la información disponible en el Cuarto de Datos es suficiente para que los oferentes procedan al análisis que conduce a la definición de la factibilidad técnica del proyecto. Será responsabilidad del interesado en sus consideraciones y experticia técnica tener en cuenta las alternativas constructivas para la revisión, validación y verificación para la presentación de su oferta.	F3 - GEOTECNIA CRA SÉPTIMA Puente Peatonal K4+900 Puente Peatonal K6+400 (Anexos)	Técnica

875	CCECC 19/08/2021	Solo se cuenta con anexos de cálculo de estabilidad global, pero no se presentan los cálculos de estabilidad externa, presión de tierras y capacidad portante para la cimentación. En los anexos no se presentan los análisis de la estructura, de igual forma en los planos no se presenta la ubicación de la misma.	Se informa al Interesado que de acuerdo a su solicitud, se refiere a un muro con Caissons ubicado en el K1+340 de la Carrera Séptima de acuerdo con la columna F de esta tabla y que no hace parte del alcance, si bien es cierto estos diseños estan referenciados en el cuarto de datos, todo lo correspondiente a la Calle 201 (K2+000) y la Calle 245 (K6+930) no hace parte del alcance del presente proyecto.	F3 - GEOTECNIA CRA SÉPTIMA Muro sobre Caisson - K1+340 (Anexos)	Técnica
876	CCECC 19/08/2021	Se presentan las memorias de cálculo de estabilidad local de los muros de contención, se recomienda incluir los análisis de estabilidad global junto con la adición de los análisis de presión de tierras. Por otra parte en los planos no se acota la ubicación de las obras proyectadas.	Se informa al Interesado que lo referenciado en la pregunta, correspondiente al Corredor de la Carrera Séptima entre la Calle 201 (K2+000) y la Calle 245 (K6+930), no hacen parte del alcance del presente proyecto.	F3 - GEOTECNIA CRA SÉPTIMA Muros de contención - K0+950 K1+120 (Anexos)	Técnica
877	CCECC 19/08/2021	Solo se presentan los análisis de estabilidad local para la sección K0+060, se recomienda incluir las memorias de cálculo de las demás secciones, junto con los análisis de estabilidad global, estos solo son referenciados en el informe. Finalmente es necesaria incluir los análisis de presión de tierras y presentar la ubicación en planta y perfil de la estructura proyectada.	Se informa al Interesado que, en el Corredor de la Carrera Séptima el Alcance esta entre la Calle 201 (K2+000) y la Calle 245 (K6+930), lo anterior de acuerdo con los diseños de referencia. Se aclara que hay documentos en los diseños de referencia para el corredor de la Carrera Séptima que lo estipulado entre los K0+000 al K2+000 no hacen parte del alcance.	F3 - GEOTECNIA CRA SÉPTIMA Muro contención y MME - Secciones: K0+060, K0+290 Y K0+810 (Anexos)	Técnica
878	CCECC 19/08/2021	Se cuenta con las memorias de cálculo para los muros mecánicamente estabilizados para estabilidad interna y externa. En los anexos no se presentan los análisis de estabilidad global. Es necesario que se presente la ubicación en planta y perfil de estos muros. El uso del software Geosoft de Pavco puede establecer un prediseño de los muros, sin embargo el uso del software tiene limitaciones frente al cumplimiento de los requerimientos del CCP-14, dado que esta normatividad tiene un enfoque de análisis LRFD y el software es bajo esfuerzos admisibles.	Se informa al Interesado que de acuerdo a lo referenciado en la pregunta, su ubicación no corresponde dentro del alcance del proyecto, se aclara que el Alcance del Corredor de la Carrera Séptima esta entre la Calle 201 (K2+000) y la Calle 245 (K6+930), lo anterior de acuerdo con los diseños de referencia. Se aclara que hay documentos en los diseños de referencia para el corredor de la Carrera Séptima que lo estipulado entre los K0+000 al K2+000 no hacen parte del alcance.	F3 - GEOTECNIA CRA SÉPTIMA MME K0+530 y K0+920 (Anexos)	Técnica
880	CCECC 19/08/2021	Solo se evidenciaron cálculos de asentamientos totales (Elásticos y Consolidación) para los terraplenes, sin embargo, para las cimentaciones no se presentan estos cálculos.	Se informa al Interesado que, en el Corredor de la Carrera Séptima el Alcance esta entre la Calle 201 (K2+000) y la Calle 245 (K6+930), lo anterior de acuerdo con los diseños de referencia. Se aclara que hay documentos en los diseños de referencia para el corredor de la Carrera Séptima que lo estipulado entre los K0+000 al K2+000 no hacen parte del alcance. Se informa que, el consultor en la etapa de factibilidad de acuerdo con su experticia definió las investigaciones geotécnicas y los ensayos a adelantar en los corredores del proyecto. Se aclara que, la información disponible es suficiente para que los oferentes procedan al análisis que conduce a la definición de la factibilidad técnica del proyecto. Se aclara que será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	F3 - GEOTECNIA CRA SÉPTIMA Puente Peatonal K4+900 Puente Peatonal K6+400 Muro sobre Caisson - K1+340 Muros de contención - K0+950 K1+120 Muro contención y MME - Secciones: K0+060, K0+290 Y K0+810 MME K0+530 y K0+920	Técnica
881	CCECC 19/08/2021	Se proyectaron dos sondeos de 30m de longitud, sin embargo el apoyo central no tiene un sondeo y de acuerdo con la tabla 10.4.2-1 del CCP-14 para estructuras como pilas o estribos de ancho menor o igual a 30m se debe garantizar mínimo un punto de exploración por subestructura. Se solicita a la entidad complementar esta información en el cuarto de datos conforme a las obligaciones definidas en el Anexo 4A - APÉNDICE TÉCNICO PARA LA ETAPA DE FACTIBILIDAD para la estructuración de proyectos de Concesión establecido por la ANI.	Se informa al interesado que el informe de Geotecnia compartido en el Cuarto de Datos cumple lo solicitado por la ANI en el Anexo (Anexo 4A) de requerimientos Técnicos para los Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad, el cual fue revisado y validado por un revisor técnico independiente. Se aclara que no se cuentan con Estudios y Diseños en Fase III, los cuales los deberá realizar el futuro Concesionario para la construcción del corredor. Se informa al interesado que, lo requerido en el CCP-14 en la Sección 10, tabla 10.4.2.1 – "Numero mínimo de puntos de exploración y profundidad de la exploración" fila de "Cimentaciones Profundas" – "Para subestructuras como pilas o estribos de puentes, se ancho menor o igual a 30000 mm, mínimo un punto de exploración por subestructura". Lo anterior aplica para Estudios y Diseños Fase III, no para estudios en etapa de factibilidad, por lo anterior su apreciación no es correcta. Se aclara que será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	E12 - GEOTECNIA VARIANTE SOPÓ Puente Intersección Tres Esquinas - K7+342.53 a K7+402.53 (Numeral 8.1)	Técnica
882	CCECC 19/08/2021	Se presentan los análisis de las condiciones especiales del subsuelo y recomendaciones particulares para las zonas que presenten susceptibilidad a estos efectos. Sin embargo, en función del tipo de estructura y sus tipos de carga, el estudio de Fase II debe recomendar una longitud mínima en función del control de asentamientos; teniendo en cuenta que los ábacos de capacidad para los apoyos 1 y 2 se tiene presencia de turbas, por lo cual es necesario dar las recomendaciones pertinentes para no cimentar sobre estos materiales. Se solicita a la entidad complementar esta información en el cuarto de datos conforme a las obligaciones definidas en el Anexo 4A - APÉNDICE TÉCNICO PARA LA ETAPA DE FACTIBILIDAD para la estructuración de proyectos de Concesión establecido por la ANI.	Se informa al interesado que el informe de Geotecnia compartido en el Cuarto de Datos cumple lo solicitado por la ANI en el Anexo de requerimientos Técnicos para los Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad, el cual fue revisado y validado por un revisor técnico independiente. Adicionalmente se aclara que, los Estudios y Diseños en Fase III deberá realizar el futuro Concesionario para la construcción del corredor, en el cual se podrán establecer las consideraciones técnicas y constructivas pertinentes siempre que se dé cumplimiento a las Especificaciones del Apéndice Técnico 3. Se aclara que será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	E12 - GEOTECNIA VARIANTE SOPÓ Puente Intersección Tres Esquinas - K7+342.53 a K7+402.53 (Numeral 9)	Técnica
883	CCECC 19/08/2021	Se presentan ábacos de capacidad portante por compresión para seis (6) diámetros diferentes y se hace referencia que los detalles geométricos y estructurales son presentados en su respectivo volumen, se presentan análisis de asentamientos individuales y totales y módulos de reacción horizontal (kh). Considerando que el alcance de estos estudios son Fase III, se recomienda incluir análisis de capacidad portante por extracción, capacidad de carga lateral y módulos de reacción vertical. Se solicita a la entidad complementar esta información en el cuarto de datos conforme a las obligaciones definidas en el Anexo 4A - APÉNDICE TÉCNICO PARA LA ETAPA DE FACTIBILIDAD para la estructuración de proyectos de Concesión establecido por la ANI.	Se informa al interesado que el informe de Geotecnia compartido en el Cuarto de Datos cumple lo solicitado por la ANI en el Anexo de requerimientos Técnicos para los Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad, el cual fue revisado y validado por un revisor técnico independiente. Los estudios solicitados por el interesado como son los análisis de capacidad portante por extracción, capacidad de carga lateral y módulos de reacción vertical no hacen parte de la etapa de factibilidad. Finalmente se aclara que, los Estudios y Diseños en Fase III deberá realizar el futuro Concesionario para la construcción del corredor, en el cual se podrán establecer las consideraciones técnicas y constructivas pertinentes siempre que se dé cumplimiento a las Especificaciones del Apéndice Técnico 3. Se aclara que será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	E12 - GEOTECNIA VARIANTE SOPÓ Puente Padre Jesús - K1+146 a K1+222 (Numeral 8.1) E12 - GEOTECNIA VARIANTE SOPÓ Puente Intersección Tres Esquinas - K7+342.53 a K7+402.53 (Numeral 8.2) E12 - GEOTECNIA VARIANTE SOPÓ	Técnica
885	CCECC 19/08/2021	Teniendo en cuenta lo estipulado el CCP-14 respecto a mantener un galibo de 5.50 m en los puentes peatonales, para estructuras tipo celosías como recomendación a evitar impactos vehiculares, Se solicita a la entidad aclarar si puede mantenerse gálibos inferiores para los diseños fase III tal como lo consideró el estructurador en sus diseños.	Se informa al interesado con relación al cumplimiento de los parámetros de pendientes longitudinales y gálibos, que los parámetros utilizados en los estudios de referencia para la Estructuración, fueron determinados en su momento con las entidades Distritales; no obstante, se informa que al momento de la elaboración de los Diseños a Fase III, será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta, por lo tanto, los diseños deberán ser validados y actualizados conforme a la reglamentación vigente, incluido los criterios que se llegasen a requerir de acuerdo al diseño a Fase III. Se informa que de acuerdo con la normatividad vigente, el galibo mínimo para estructuras es el especificado en el CCP-14	Cuarto de datos ANI. Diseño Estructural	Técnica

889	CCECC 19/08/2021	Al tener en cuenta los tiempos de respuesta de los vehículos de emergencia y la distancia entre las UF 1-4-5-6 con respecto a la UF7. Se solicita a la entidad aclarar ¿es posible operar un CCO satélite en Sopó, que no cumpla con las características básicas requeridas (definir área mínima a disponer)? o ¿cada uno de los CCO planteados deben cumplir con las características enunciadas en el apéndice técnico 2.?	Se aclara al interesado que el Concesionario deberá determinar el sitio para la ubicación del CCO conforme a lo establecido en el Apéndice Técnico 1, III.1 (b), en el sentido de indicar que el CCO podrá construirse o habilitarse o reformarse, cumpliendo lás áreas requeridas de conformidad con el numeral mencionado. Así las cosas, el CCO podrá estar ubicado en inmediaciones del proyecto entre Bogotá y Sopó, y en caso que el Concesionario lo considere pertinente, podrá contar con un CCO satélite o base de operaciones adicional, siempre y cuando, cumplan con los requisitos mínimos establecidos en los Apéndices Técnicos. Se informa al interesado que, los análisis correspondientes a la conveniencia de la instalación de una o más Bases de Operación y que una de las mismas quede o no dentro del CCO para dar cumplimiento a las obligaciones contractuales, deben ser desarrollados por el oferente, teniendo en cuenta las exigencias para el cumplimiento de los indicadores asociados y en general, las particularidades del proyecto.	Apéndice técnico 2	Técnica
891	CCECC 19/08/2021	El apéndice técnico 2 indica que el Concesionario deberá difundir al menos 4 veces en una hora, a menos que suceda un evento repentino que ponga en riesgo la seguridad de los usuarios por lo que deberá informarlo una vez el Concesionario registre dicho evento por medio de uno o varios canales de emisora de radio. Se solicita al concesionario aclarar si el concesionario debe tener su propia emisora, y de ser así ¿cuales son las áreas arquitectónicas requeridas?	Se le informa al interesado que, de acuerdo con las obligaciones indicadas en el numeral 3.3.3.2.3 del Apéndice Técnico 2, el concesionario debe contar con el servicio a su disposición de una emisora de radio, que en caso de eventos repentinos que pongan en riesgo la seguridad de los usuarios de la vía, permita informar a los Usuarios sobre condiciones de tráfico, velocidad máxima permitida, avisos de atención y otra información especificada en el apartado de control del tráfico; así mismo, debe garantizar que sea sintonizable en toda la longitud de la vía y en cualquier punto kilométrico dentro del Corredor del Proyecto. En este orden de ideas, el oferente debe realizar los análisis pertinentes que le permitirían garantizar el cumplimiento de la mencionada obligación y se aclara que no se determinan áreas arquitectónicas para la emisora.	Apéndice técnico 2	Técnica
896	CCECC 19/08/2021	El apéndice técnico 2. 6.3.5 Drenaje, refiere al manejo de aguas de escorrentía, por lo que se le solicita a la entidad defina claramente la exclusión del manejo asociado al drenaje de acueducto y alcantarillado toda vez que los costos asociados no están incluido en el presupuesto de CAPEX y OPEX y tampoco están considerados en los estudios y diseños de la estructuración.	Se informa al interesado que, su entendimiento no es correcto, ya que no aplica la exclusión del manejo asociado a las aguas de escorrentía, teniendo en cuenta que para todas las obras de construcción que se ejecuten en marco del desarrollo del proyecto, incluyendo las obras hidráulicas, es el Concesionario quien tiene la responsabilidad de su operación y mantenimiento durante la totalidad del plazo de duración de la concesión. Cabe resaltar que las obras de construcción están valoradas en el Capex y las actividades de Operación y Mantenimiento fueron contempladas en el Opex.	Apéndice técnico 1 Volumen Q	Técnica
902	CCECC 19/08/2021	Dentro del informe de pavimentos (volumen H Bogotá) desarrollado por el estructurador no se incluyen los diseños propuestos para la UF 5. Se solicita a la entidad complementar esta información en el cuarto de datos conforme a las obligaciones definidas en el Anexo 4A - APÉNDICE TÉCNICO PARA LA ETAPA DE FACTIBILIDAD para la estructuración de proyectos de Concesión establecido por la ANI.	Se informa al interesado que, el informe de Pavimentos compartido en el Cuarto de Datos cumple lo solicitado por la ANI en el Anexo (Anexo 4A) de requerimientos Técnicos para los Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad, el cual fue revisado y validado por un revisor técnico independiente. Se informa al interesado que, en la UF5 por ser obras particulares (Puentes) la recomendación del especialista estructural fue no poner asfalto sobre los puentes ya que esto se evalúa como carga muerta en los diseños estructurales, condición que será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	Volumen H. Bogotá	Técnica
907	SENDA 24/08/2021	Teniendo en cuenta que las primas de seguros resultan significativas, se solicita modificar la siguiente cláusula del apéndice financiero 3: "EL PAGO DE LA PRIMA CORRERÁ A CARGO DEL CONTRATISTA TOMADOR DEL SEGURO. LA PRIMA Y LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN LA PÓLIZA, DEBERAN PAGARSE AL MOMENTO DE LA ENTREGA DE LA MISMA AL CONTRATISTA ASEGURADO Y NO HABRÁ, POR LO TANTO, LUGAR A LA TERMINACIÓN AUTOMÁTICA DEL CONTRATO DE SEGURO POR MORA EN EL PAGO DE LA MISMA." permitiendo que las mismas puedan ser pagadas de acuerdo con los acuerdos de pago que sean negociados con las compañías de seguros.	No es posible aceptar la propuesta de cambio, ya que ello pone en riesgo la operatividad de las pólizas y la cobertura de los riesgos del contrato. Lo anterior teniendo en cuenta que la ley 1150 de 2007, precaviendo el riesgo de quedar sin cobertura, señaló que las pólizas de cumplimiento no terminarán por mora en el pago de la prima. Ahora bien, al no establecer para los demás seguros indicados en el Dec. 1082 de 2015 la no terminación por mora en el pago de la prima, ni la opción expresa de aceptar para el efecto acuerdos de pago, no es dable para la entidad aceptarlos. Conforme con lo anterior, está consagrado expresamente en los clausulados de la ANI , los cuales han sido adoptados y depositados por las compañías de seguros en la Superintendencia Financiera de Colombia, que " EL PAGO DE LA PRIMA CORRERÁ A CARGO DEL CONTRATISTA TOMADOR DEL SEGURO. LA PRIMA Y LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN LA PÓLIZA, DEBERAN PAGARSE AL MOMENTO DE LA ENTREGA DE LA MISMA AL CONTRATISTA ASEGURADO PRINCIPAL Y NO HABRÁ, POR LO TANTO, LUGAR A LA TERMINACIÓN AUTOMÁTICA DEL CONTRATO DE SEGURO POR MORA EN EL PAGO DE LA PRIMA".	Contrato	Financiera – Seguros
909	SENDA 24/08/2021	Se solicita la posibilidad de incluir deducibles mínimos (ej. 10% de la pérdida mínimo COP 50.000.000) ya que las aseguradoras no están acostumbradas a suscribir riesgos sin deducibles mínimos los cuales aumentan la frecuencia de reporte de siniestros impactando el precio y limitando el apetito del mercado asegurador, lo anterior de conformidad con el Artículo 2.2.1.3.3.2.10 del Decreto 1082 de 2015.	El artículo 1103 de Código de Comercio, señala que el deducible es una cláusula según la cual el asegurado debe soportar una cuota en el riesgo o en la pérdida, o afrontar la primera parte del daño. Es así como en la condición "10. Deducible" del Clausulado AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI PÓLIZA DE SEGURO DE RESPONSABILIDADCIVIL EXTRACONTRACTUAL, dispone expresamente que: "El deducible máximo será del 10% sobre el valor de la pérdida y en ningún caso superior a 2.000 salarios mínimos legales mensuales vigentes (SMMLV). A su turno, la parte general del contrato sección 12.8 (a) (v) De conformidad con lo previsto en la Sección 14.2(h)(i) de esta Parte General, y salvo por los hechos que se listan en la Sección 14.2(h)(ii), señala que cualquier pérdida o daño sufrido por la infraestructura y no cubierto por esta garantía será asumido enteramente por el Concesionario, lo cual incluye infraseguros y deducibles. Adicional a lo anterior y en el mismo sentido, en la parte especial del contrato sección 8.5 (c) se anota que serán de cuenta del concesionario las deficiencias del seguro derivadas de incumplimiento de garantías, infraseguros y deducibles. Conforme con las disposiciones indicadas, si es posible pactar deducibles en la póliza, con la condición que sean como máximo del 10% de cada perdida. Ahora bien, cualquier deducible incluido en la póliza en dicho rango, en caso de perdidas, estas serán a cargo del patrimonio del concesionario. Teniendo en cuenta lo explicado, no se acepta la observación.	Contrato	Financiera – Seguros

913	SENDA 24/08/2021	El seguro de Todo Riesgo Construcción / Obras Civiles (según corresponda a Fase Pre-construcción o Fase Construcción u O&M) contempla 8 UF que, de acuerdo con el contrato, dichas unidades funcionales tienen periodos de construcción que superan los 4 años, entre las que se destacan la UF4 con 4.8 años, la UF5 con 5.5 años, la UF6 con 4.8 años. De acuerdo con la política del mercado Asegurador, algunas aseguradoras por temas de reaseguro o políticas podrían no estar dispuestos a expedir pólizas por períodos tan extensos especialmente aquellos que superan los 4 años y en cualquier caso no es usual poder obtener cobertura para periodos superiores a 5, por lo anterior, se recomienda cambiar la extensión de las UF de acuerdo con los hitos o ubicación de las intervenciones u obras, pues en cada una de estas UF es factible dividir (por la extensión geográfica) hitos o ubicaciones.	Se informa al interesado que la técnica de suscripción para las pólizas que cubren daños durante las etapas constructivas de un proyecto, contemplan el estudio integral del riesgo por el lapso que tome la construcción. En el proceso constructivo del proyecto Accesos Norte Fase II, hay unidades funcionales que toman hasta 5.5 años que no es factible subdividir técnicamente; por lo tanto no es posible aceptar la subdivisión solicitada.	Contrato	Financiera – Seguros
914	SENDA 24/08/2021	El Contrato Parte General menciona que el seguro TRC / OCT debe cubrir los daños que pueda llegar a sufrir la infraestructura independientemente de la causa que genere el daño. Llamamos la atención sobre este punto pues las pólizas contemplan exclusiones absolutas y algunas relativas que no será posible levantar, por lo cual esta condición de "independientemente de la causa" debe ser modificada para que se pueda coolocar la póliza acorde con la praxis global de este tipo de seguros.	El apéndice financiero (AF PÓLIZA DE OBRAS CIVILES) detalla el clausulado completo del seguro de obras civiles de la ANI, en el cuál se detallan expresamente las coberturas, las exclusiones, obligaciones y demás condiciones aplicables a este seguro. Es dentro del anterior contexto y en el conjunto total del clausulado pactado, que se cubren los daños que pueda llegar a sufrir la infraestructura "independientemente de la causa que los genere". Lo anterior incluye entre otros aspectos, la aplicación de la sección V, que establece claramente las exclusiones válidas acorde con el contexto de la "cobertura" señalada en el clausulado en mención. Es de anotar que el clausulado es conocido por el sector segurador y se han expedido previamente pólizas con base en el mismo. Por lo anterior no se acepta la observación.	Contrato	Financiera – Seguros
917	SENDA 24/08/2021	Teniendo en cuenta que las primas de seguros resultan significativas, se solicita modificar la siguiente cláusula del apéndice financiero 3: "EL PAGO DE LA PRIMA CORRERÁ A CARGO DEL CONTRATISTA TOMADOR DEL SEGURO. LA PRIMA Y LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN LA PÓLIZA, DEBERAN PAGARSE AL MOMENTO DE LA ENTREGA DE LA MISMA AL CONTRATISTA ASEGURADO Y NO HABRÁ, POR LO TANTO, LUGAR A LA TERMINACIÓN AUTOMÁTICA DEL CONTRATO DE SEGURO POR MORA EN EL PAGO DE LA MISMA." permitiendo que las mismas puedan ser pagadas de acuerdo con los acuerdos de pago que sean negociados con las compañías de seguros.	No es posible aceptar la propuesta de cambio, ya que ello pone en riesgo la operatividad de las pólizas y la cobertura de los riesgos del contrato. Lo anterior teniendo en cuenta que la ley 1150 de 2007, precaviendo el riesgo de quedar sin cobertura, señaló que las pólizas de cumplimiento no terminarán por mora en el pago de la prima. Ahora bien, al no establecer para los demás seguros indicados en el Dec. 1082 de 2015 la no terminación por mora en el pago de la prima, ni la opción expresa de aceptar para el efecto acuerdos de pago, no es dable para la entidad aceptarlos. Conforme con lo anterior, está consagrado expresamente en los clausulados de la ANI , los cuales han sido adoptados y depositados por las compañías de seguros en la Superintendencia Financiera de Colombia, que " EL PAGO DE LA PRIMA CORRERÁ A CARGO DEL CONTRATISTA TOMADOR DEL SEGURO. LA PRIMA Y LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN LA PÓLIZA, DEBERAN PAGARSE AL MOMENTO DE LA ENTREGA DE LA MISMA AL CONTRATISTA ASEGURADO PRINCIPAL Y NO HABRÁ, POR LO TANTO, LUGAR A LA TERMINACIÓN AUTOMÁTICA DEL CONTRATO DE SEGURO POR MORA EN EL PAGO DE LA PRIMA".	Contrato	Financiera – Seguros
920	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 24/08/2021	Una vez revisada la documentación referencial del Data Room, se propone que la rasante de la Variante de Sopó aumente respecto de la actual a lo largo de toda su longitud. Entendemos que este aumento estaría justificado en base a razones geometricas, de normativa o a la necesidad de encajar obras de drenaje. Por favor, confirmar si nuestro entendimiento es correcto o se debe a cualquier otro motivo.	Se informa al interesado que, la información compartida en el Cuarto de Datos, Carpeta Sopó, se encuentran los análisis y soportes técnicos que justifican la integralidad de los diseños técnicos que dieron origen a la factibilidad del proyecto, no obstante, se aclara que será el interesado el responsable de la revisión, validación, verificación y valoración del proyecto para la presentación de su oferta. En ese orden de ideas, la altura de las rasante en los diseños a Fase III, deberán ser el resultado de los cálculos y dimensionamientos que realice el futuro Concesionario, los cuales deberán contar con la No Objeción de la Interventoría del proyecto. Por lo anterior, se aclara que la información contenida en el CUARTO DE DATOS se incluye a título meramente informativo de acuerdo con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO	Técnica
922	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 24/08/2021	En la zona del humedal se eleva la rasante por encima de la cota de inundación y así mismo se diseñan seis puentes vehiculares para dar permeabilidad y dejar que se comuniquen las dos zonas. ¿es obligatorio el diseño presentado o se pueden plantear alternativas al trazado del referencial?	Se informa al interesado que las obras en la Conexión hídrica de los humedales y su ubicación deberá ser definida por el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III, de acuerdo con lo establecido en la Tabla 9 de la Sección II.4(c) del Apéndice Técnico 1, lo anterior, teniendo en cuenta que con la publicación de la Adenda 5 en el SECOP I y en la página web de la Entidad, se ajustó la Tabla 9 y se eliminó la Nota relacionada con las obras de conexión hídrica. Por otra parte, se aclara que la solución técnica que adopte el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III deberá cumplir con los determinantes que establezca la Autoridad Ambiental para ese tipo de infraestructura.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO	Técnica
924	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 24/08/2021	En la Autopista Norte, a partir de la Calle 190 existe una gran concentración de instituciones educativas. Durante las mañanas, a primera hora y durante dos horas, la calzada poniente de autonorte tiene un carril exclusivo para transporte escolar, ¿se requerirá mantenerlo durante la construcción? En la tarde esta exclusividad de carril aplica a la calzada oriente con carácter general, ¿se requerirá mantenerla también durante los trabajos de construcción?	Se informa al interesado que, en el Apéndice Técnico 1, tabla 6, nota 5 se establece "Durante la construcción y mejoramiento de las UF1, UF2, UF3 y UF4 el Plan de Manejo de Trafico PMT debe garantizar por lo menos tres carriles de circulación permanentes. De otro lado, se informa que para la implementación de carriles de circulación preferencial, debera analizarce esta situacion en los diseños fase III, para lo cual se debera cumplir con las especificaciones y normas técnicas del Apéndice 3. Por último, se aclara que el PMT deberá que deberá ser elaboradopor el futuro Concesionario y gestionado ante la Secretaría Distrital de Movilidad, previo visto bueno de la Interventoría del proyecto.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO	Técnica
927	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 24/08/2021	En la Carrera Séptima, en los tramos donde fuera necesario realizar la rectificación del actual trazado, ¿prevé la Entidad que se pudieran dar problemas en lo relativo a la identificación de la titularidad de los predios afectados u otros inconvenientes relacionados con la gestión predial?	Se informa al interesado que, en los diseños geométricos compartidos en el Cuarto de Datos, contemplaron rectificaciones geométricas para poder llevar el corredor a la velocidad de 60/40 km/h, sin embargo en el caso que, en los Estudios y Diseños Fase III se requieran realizar ajustes adicionales se deberá tener en cuenta lo establecido en la Declaratoria de Utilidad Pública del proyecto se encuentra publicada en el Cuarto de Datos, Carpeta Otros Anexos, Carpeta B, para lo cual aplica lo estipulado en la Sección 6.3 del Contrato Parte General.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO	Técnica
929	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 24/08/2021	En el ANEXO APÉNDICE TÉCNICO 3 se encuentra el listado de normas UNE Españolas en materia ITS, y que se deriva de estándares europeos e internacionales. Solicitamos por favor nos indiquen el listador de las normas UNE Españolas, puesto que evidenciamos que no son nombradas en el anexo del apendice tecnico 3.	Se informa al interesado, que mediante la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y la página web de la Entidad se ajusto el Apéndice Técnico 3, Sección 4.2, eliminando el inciso observado.	APÉNDICE TÉCNICO 3: Capitulo IV Otras especificaciones y normativas aplicables a sistemas y equipos.- Otras especificaciones	Técnica

931	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 24/08/2021	Amablemente solicitamos el alcance del mantenimiento de obras de infraestructuras construidas para la Operación de la concesión (CCO, entre otras) en cuanto a ITS.	Se informa al interesado que, de acuerdo con lo establecido en el Apéndice Técnico 2, Sección 2.1 "Servicio de Carácter Obligatorio", numeral f) "Mantenimiento de obras de infraestructuras construidas para la Operación de la concesión (CCO, entre otras)", con respecto a ITS es que después que se instalen los equipos e inicie la etapa de Operación y Mantenimiento de la respectiva UF los equipos deben estar disponibles y operativos para la operación del corredor y los usuarios de la vía, de acuerdo a las estrategias que proyecte el futuro Concesionario y que se establezcan en el Manual de Operación y Mantenimiento de la sección 3.2.1 del mismo apéndice.	APÉNDICE TÉCNICO 2 - CONDICIONES PARA LA OPERACIÓN Y EL MANTENIMIENTO	Técnica
939	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 24/08/2021	De acuerdo con lo incluido en el pliego hay 2 retornos en las calles 235 y 242 sin embargo en los planos de planta general vienen definidos estos retornos en las calles 224 (3+840) y 245 (5+594). Confirmar que la ubicación es la de los puntos kilométricos indicados ante la discrepancia de los nombres de las calles.	Se informa al Interesado que con la publicación de los pliegos definitivos se unificó la ubicación de los retornos en el Apéndice Técnico 1, así: retornos a desnivel ubicados aproximadamente en la Calle 235 (K3+840) (104360.23;122949.82) y en la Calle 242 (K5+594) (104735.22;124664.97).	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO y Proyecto Referencial "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ". "Planta general"	Técnica
940	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 24/08/2021	Se solicita amablemente confirmar si la inersección AV. Guaymaral (calle 235) no está incluida en el alcance salvo los carriles de aceleración y desaceleración indicados en la nota 1 del plano de planta "PP-CW-006 (hoja 6/7).	De la futura intersección de la Calle 235 o Av. Guaymaral, en la Sección II.4.(c) Tabla 10, se incluyen los respectivos carriles de aceleración y desaceleración como parte integral de los respectivos retornos, de acuerdo a lo requerido en el Manual de Diseño Geométrico 2008. Asimismo se aclara que con respecto a la proyección de la Intersección con la AV. Guaymaral si bien es cierto no se encuentra incluida dentro del alcance del proyecto, se informa que en los diseños de Factibilidad se incluyeron los carriles de aceleración y desaceleración para conectar adecuadamente la Autopista Norte con la Intersección de la Av Guaymaral, de acuerdo a lo requerido en el Manual de Diseño Geométrico 2008, por lo que en los presupuestos y cantidades de obra quedaron incluidos estos carriles así como los espacios públicos conforme a como se encuentran proyectados en los diseños.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO y Proyecto Referencial "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ". "Planta general"	Técnica
949	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 24/08/2021	No se ha localizado un proyecto de Alumbrado Público en toda la documentación revisada. ¿Existe el mencionado proyecto, o un macrodimensionamiento o estimación del alumbrado público previsto?	Se informa al interesado que, no se cuenta con diseños de Iluminación (Alumbrado Público) en los diseños de referencia publicados en el Cuarto de Datos. Su elaboración será responsabilidad del futuro Concesionario durante la elaboración de los diseños a Fase III que constituyen la base para la construcción del corredor del proyecto.	TODOS LOS DOCUMENTOS	Técnica
954	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 24/08/2021	Refuerzo y escalonado de terraplenes. No parece que se hayan considerado escalonados laterales para conformar una transición rugosa. ¿Se ha considerado entonces una geomalla de refuerzo o geotextiles para evitar la formación de fisuras y debilidades longitudinales?	Se informa al interesado que el informe de Geotecnia compartido en el Cuarto de Datos cumple lo solicitado por la ANI en el Anexo de requerimientos Técnicos para los Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad, el cual fue revisado y validado por un revisor técnico independiente. Las consideraciones técnicas y constructivas mencionadas por el interesado podrán ser tenidas en cuenta por el mismo siempre que se dé cumplimiento a las Especificaciones del Apéndice Técnico 3.		Técnica
956	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 24/08/2021	En los box culverts y muros sobre los suelos blandos la solución de cimentación no contempla precargas. Aunque comparativamente la carga puede ser menor que la de un terraplén, la diferencia de comportamiento y flexibilidad puede requerir de tratamientos geotécnicos de mejor . ¿Existe documentación complementaria sobre el comportamiento diferencial de las fundaciones de losa en las zonas con intercalaciones de turba muy consolidable?	Se informa al interesado que la información de los diseños de referencia es la compartida en el Cuarto de Datos y para el caso específico en el Informe de Geotecnia, Carpeta Bogotá, Carpeta F. Por lo anterior se aclara que no se tiene la información adicional del análisis puntual de los muros y los box culverts solicitadas, se aclara que la información compartida en el cuarto de Datos es suficiente para conformar la factibilidad técnica del proyecto.	VARIANTE DE SOPO IV "ESTUDIO DE SUELOS PARA DISEÑO DE FUNDACIONES DE PUENTES Y OTRAS ESTRUCTURAS DE CONTENCIÓN	Técnica
958	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 24/08/2021	Estudio de consolidación de los terraplenes en las zonas de suelos blandos. Se indica que los tiempos de precarga serían de 30 días para que se pueda retirar la precarga. Resultan tiempos muy reducidos. No se cuenta con los resultados de los piezoconos empleados. ¿Se han llevado a cabo ensayos de disipación en los piezoconos? ¿Existe documentación adicional para la estimación de los tiempos no incluida?	Se informa al Interesado, que la información disponible es la referenciada e incorporada en el informe de Geotecnia de la sección 6.1.2 "Resultados de la exploración" con la cual, se realizó la definición del Perfil Geológico-Geotécnico del corredor de la Autopista Norte y la Carrera Séptima. Por lo anterior se aclara que no se tienen la información adicional solicitada y que la información compartida en el cuarto de Datos es suficiente para conformar la factibilidad técnica del proyecto. Se informa que mediante la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y la página web de la entidad, en el Contrato Parte Especial, Sección 6.2 se ajustaron los plazos de entregas de las UF´s. Así mismo, se aclara que la información del Cuarto de Datos estará disponible a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones.	VARIANTE DE SOPO, VOLUMEN V. ESTUDIO DE ESTABILIDAD Y ESTABILIZACIÓN DE TALUDES ESTUDIOS Y DISEÑOS VARIANTE SOPÓ	Técnica
961	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 24/08/2021	En los planos correspondientes al proyecto referencial de Carrera Séptima la actuación comienza en el K0+000 con una sección tipo de 3+3 carriles hasta llegar al K2+000, y una sección tipo 2+2 desde ese punto hasta final del tramo (K6+950). En el caso del Apéndice Técnico 1 que define los alcances del proyecto, la actuación sólo incluye el tramo desde el K2+000 al K6+930 (de 2+2), sin embargo en la tabla 11 del mismo documento sí se incluye la ejecución de accesos en el tramo inicial (K0+000 al K2+000). Se solicita amablemente confirmar que el tramo del K0+000 al K2+000 está fuera del alcance de los trabajos objeto de esta licitación a excepción de los accesos definidos de manera explícita en el pliego.	Se informa al interesado que mediante Adenda 2 publicada en SECOP I y en la página web de la Entidad, se ajustó la tabla 11 del Apéndice Técnico 1, en la que se encuentra identificado el listado de accesos que hacen parte del Alcance del proyecto, los cuales, corresponden a los existentes al momento de realizar los Estudios de Factibilidad o Referencia. De lo anterior se tiene que se eliminarán para la Carrera Séptima los listados entre el K0+000 al K2+000, punto de inicio del proyecto. Por último, se aclara que será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO y Proyecto Referencial "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ". FASE II "Diseño Geométrico"	Técnica

966	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 24/08/2021	En el volumen VII Diseños Estructurales del proyecto referencial "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ" se proyecta para los retornos a desnivel en la calle 235 y 242 dos puentes donde el encaje, tipología y dimensionamiento no parecen adecuados. Los puentes proyectados se diseñan con luces de entre 60 y 75 m. La sección definida en planos tiene un canto de 3.2 metros formado por tres vigas cajón de hormigón postesado. Consideramos que se pueden ejecutar otro tipo de intervenciones que permitan optimizar la solución propuesta, por lo cual, muy amablemente solicitamos que nos confirmen si se pueden hacer cambios en la tipología o proponer otro tipo de actuaciones, como por ejemplo realizar apoyos intermedios.	Se informa al interesado que los diseños que se encuentran en el CUARTO DE DATOS son de referencia y fueron realizados para atender condiciones técnicas específicas de acuerdo al resultado técnico de la factibilidad que dieron como resultado el alcance descrito en el Apéndice Técnico 1. Se aclara que los diseños definitivos deberán ser elaborados por el futuro concesionario cumpliendo con el alcance establecido en los documentos del contrato y las especificaciones técnicas contenidas en los Apéndices Técnicos y en cumplimiento de la normativa vigente, para lo cual, deberá realizar los análisis pertinentes. Cualquier ajuste deberá contar con la No Objeción de la Interventoría del proyecto. Por último, cabe resaltar que la información del CUARTO DE DATOS estará disponible a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones y será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta.		Técnica
968	ESTRUCTURA PLURAL RUTA BOGOTÁ NORTE 24/08/2021	Según lo ha informado la ANI en las respuestas a las observaciones al borrador del pliego de condiciones, se tiene prevista la publicación de una guía para la suscripción de un protocolo que regule las relaciones entre el concesionario del Proyecto Accesos Norte Fase I y el concesionario del Proyecto Accesos Norte Fase II, dada la relación innegable que existirá entre estos proyectos durante la ejecución contractual. Sin perjuicio de lo anterior, con preocupación evidenciamos que, hasta la fecha, dicho protocolo no ha sido publicado, no existiendo claridad para los interesados de la forma en la que concretará la interacción necesaria que se genera por la coexistencia de ambos proyectos. Incluso genera cierta incertidumbre la forma como se estructurará la relación entre ambos concesionarios, cuando en el contrato de Concesión del Proyecto Accesos Norte I, si bien menciona cómo será la distribución de los valores que recauden por concepto de cobro de la tarifa, estableciéndose que: "El valor correspondiente al 24% del Recaudo total según lo relacionado en la Tabla No. 2 anterior, en la Subcuenta de Depósito Especial del Recaudo establecida en el numeral 4.5(g) de esta Parte Especial o al patrimonio autónomo que indique la Entidad, en los términos establecidos en este Contrato, en especial lo dispuesto en la Sección 3.15 (h)(ii) de la Parte General" y queda claro que los recursos por aumento de tarifa, no servirán a dicho proyecto, no se contempla obligación adicional alguna en cabeza del concesionario de Accesos Norte I, para brindar información al concesionario del proyecto de Accesos Norte II, ni se le vincula para firmar acuerdo alguno. En tal sentido nuevamente se le solicita a la ANI que efectúe la publicación del protocolo anunciado, y adicionalmente brinde información que permita a los interesados de este proceso licitatorio, mitigar los riesgos por esa interacción.	En primer lugar, se informa al interesado que la entidad, con el fin de atender algunos de los comentarios realizados por los interesados, mediante las Adendas No. 5 y No. 6 publicadas en Secop I y en su página web, realizó algunas modificaciones y precisiones adicionales dentro de la minuta del contrato, por lo cual ya no presentará el documento adicional denominado "protocolo" por cuanto las redacciones introducidas son suficientes para dar claridad a las obligaciones de la entidad con referencia al recaudo y a la entrega de información. Por otro lado, se aclara que el contrato de concesión No. 001 de 2017 contempla que el Concesionario del proyecto Accesos Norte a la Ciudad de Bogotá deberá entregar a la ANI y a la Interventoría de ese contrato la información del recaudo que dentro del marco contractual sea solicitada, y así mismo se ha incluido en la sección 4.3 de la tabla de referencias en la minuta de Contrato Parte Especial publicado mediante la adenda No. 5 un literal (o) en el que se establece que la ANI tendrá la obligación de "Entregar al Concesionario el Día siguiente a la suscripción del Acta de Inicio, un usuario y contraseña que le permita acceder al Sistema Informático de Contabilización y Control – SICC, del Contrato No. 001 de 2017 para consultar la información de recaudo y tráfico de las Estaciones de Peaje.." para que éste pueda obtener la información que le permita determinar en cada periodo si los recursos que le serán transferidos corresponden efectivamente con la suma correcta según las estipulaciones contractuales, o de lo contrario para que pueda formular reclamaciones ante la ANI quien se encargará a través de las interventorías de validar la objeción, y de ser el caso, requerir al Concesionario Recaudador para su subsanación. Finalmente, es importante indicar que el porcentaje de 24% que indica en su observación no es preciso, pues de acuerdo con las Secciones 4.5(g)(i) y 4.2(a)(ii)(2) de la Parte Especial del Contrato No. 001 de 2017 (en si versión firmada y publicada), los porcentajes correctos que deberá disponer el Concesionario Recaudador en la Subcuenta Depósito Especial son: 33,8266% del Recaudo de la estructura tarifaria de ese contrato y 100% de los incrementos tarifarios previstos. Lo anterior sin perjuicio de las precisiones efectuadas a lo largo de la minuta de contrato Parte Especial del proyecto Accesos Norte Fase II.	Protocolo relación concesionarias proyectos Accesos Norte Fase I y Accesos Norte Fase II	Financiera
970	ESTRUCTURA PLURAL RUTA BOGOTÁ NORTE 24/08/2021	Según se dispone en la Sección 4.6 (e) de la Parte Especial, en caso de que no sea posible realizar el primer aumento de tarifa previsto en principio para el año 2023, o en el 2024, si no es posible hacerlo en la primera oportunidad prevista, antes de proceder con la terminación anticipada del Contrato de Concesión, se contempla la posibilidad de que la ANI y el Concesionario acuerden de buena fe la posibilidad de seguir adelante con la ejecución contractual, debiendo replantear el alcance inicial del Proyecto. Sobre el particular, se le pregunta a la ANI si, ¿tiene prevista alguna alternativa que permita la continuidad del Proyecto de no ser posible proceder con el primero incremento de tarifa, tal y como ocurre para el caso de imposibilidad de concretar el segundo aumento de tarifa?	Se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, el alcance del proyecto fue modificado para lo que se sugiere la revisión del Apéndice Técnico 1 por parte de los interesados. De lo anterior, se aclara que, en caso de no darse el primer incremento tarifario en la fecha prevista, el Concesionario podrá proponer diferentes alternativas para lograr dicho incremento de manera gradual durante la Etapa Preoperativa y esta condición no producirá una modificación en el alcance del proyecto. Esto en línea con lo establecido en la sección 4.6 e) del Contrato Parte Especial. Así mismo, se informa que en la mencionada adenda se realizaron ajustes al Contrato y se estableció en las Secciones 4.6 (c) y 4.6 (d) de la Parte Especial que en el evento que, por causas no imputables al Concesionario, no sea posible realizar los incrementos tarifarios, cumpliendo las condiciones allí previstas, se entenderá materializado el Riesgo de Menor Recaudo de conformidad con la Sección 3.3 (i) del Contrato Parte General respectivamente. En ese sentido, si dichos eventos se mantienen por un término superior a noventa (90) Días, se causará a favor del Concesionario una compensación por menor Recaudo de Peaje. Por lo anterior, la ANI lo invita a revisar con detalle las nuevas regulaciones con la finalidad de que sean consideradas en la estructuración de su Oferta.	Contrato - Parte Especial	Técnica – Financiera- Jurídica
972	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 25/08/2021	Para la Carrera Séptima se indica que los volúmenes están incluidos en el Anexo 2-4 y Anexo 2-5 si bien estos Anexos no se han localizado en la documentación revisada. ¿Se puede aportar la información de los ANxos 2-4 y 2-5 complementados con los volúmenes de excavación y terraplén, cajeos, etc?	Se informa al interesado que, para la UF6 la información de las carteras del diseño geométrico se encuentra compartidas en el Cuarto De Datos, Carpeta Bogota, Carpeta C, Carpeta C15. En el Aviso Informativo No 1, publicado en la pagina web de la entidad y en SECOP I, se informó que se compartió la ubicación de la información. Toda la información presentada en las carteras de movimientos de tierras de las diferentes Unidades Funcionales será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	VOLUMEN DE TRAZADO Y DISEÑO GEOMÉTRICO VOLUMEN V : ESTUDIO DE GEOLOGÍA PARA INGENIERÍA	Técnica
974	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 25/08/2021	En la excavación del talud de la Intersección Tres Esquinas se desarrollan grandes volúmenes de excavación en roca. ¿Se cuenta con estudios o análisis de voladuras para este sector donde existen viviendas cercanas?	Se informa al interesado que, en la estructuración no se consideraron estudios de voladura para el sector mencionado en su observación, no obstante, el informe de Geotecnia compartido en el Cuarto de Datos cumple lo solicitado por la ANI en el Anexo de requerimientos Técnicos para los Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad, el cual fue revisado y validado por un revisor técnico independiente. Se aclara que el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III, deberá considerar si es necesario emplear métodos de excavación particulares como voladuras y dentro de los mismos tomar las medidas técnicas y seguridad requeridas para este tipo de intervenciones. Toda la información presentada en las carteras de movimientos de tierras de las diferentes Unidades Funcionales será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	VARIANTE DE SOPO, VOLUMEN V. ESTUDIO DE ESTABILIDAD Y ESTABILIZACIÓN DE TALUDES ESTUDIOS Y DISEÑOS VARIANTE SOPÓ	Técnica
975	Camilo Forero 25/08/2021	De acuerdo con la Parte Especial del Contrato de Concesión, el recaudo de peaje de las Estaciones de Peaje existentes del Proyecto será una obligación que deberá cumplir el Concesionario Recaudador en los términos y condiciones dispuestos en el Contrato No. 001 de 2017. Por consiguiente, la ANI a través del Concesionario Recaudador será la responsable de adelantar el cobro y recaudo de peaje. En la Sección 3.3(c) de la Tabla de Referencias de la Parte Especial se establece que la ANI deberá garantizar los traslados de las sumas por concepto de Ingreso de Peaje establecidos en la Sección 5.6(h)(1) de la Parte Especial. En el caso en que la suma consignada por el Patrimonio Autónomo Recaudo a la Subcuenta Central Recaudo fuere inferior a la que corresponda de acuerdo con lo previsto en este Contrato, la ANI reconocerá la diferencia, previo adelantamiento de las gestiones necesarias ante el Concesionario Recaudador de conformidad con lo establecido en la Sección 3.6 de la Parte General desde la fecha en la que realizó la consignación y hasta el pago de la diferencia. Sin embargo, no existe ningún mecanismo contractual que permita al Concesionario verificar (i) la información real de tráfico de las Estaciones de Peaje que opera el Concesionario Recaudador ni (ii) los montos efectivamente recaudados por el Concesionario Recaudador y que deben ser consignados cada tercer día en la Subcuenta Central Recaudo y en la Subcuenta de Depósito Especial. En consecuencia, amablemente sugerimos incorporar en la minuta de Parte Especial del Contrato de Concesión el derecho del Concesionario del Proyecto Accesos Norte Fase II de (i) instalar sus propios equipos de conteo de tráfico en las Estaciones de Peaje de Andes, Fusca y Unisabana y (ii) conocer los informes de tráfico y de recaudo de peaje que el Concesionario Recaudador remita a la ANI y al Interventor en el marco del Contrato de Concesión No. 001 de 2017. .	Se informa al interesado que el Concesionario del proyecto Accesos Norte a la Ciudad de Bogotá en virtud del contrato No. 001 de 2017 firmado ente la ANI y el Concesionario, actualmente reporta a la ANI previa conciliación con la Interventoría, por Estación de Peaje, Por Categoría Vehicular, por hora, el tráfico y el Recaudo. Así mismo, en cumplimiento de lo establecido en la normatividad vigente, dicho contrato cuenta con su respectiva interventoría la cual tiene por objeto, sin limitarse a la interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, ambiental, social y predial del Contrato 001 de 2017, con lo cual se confirma la información del recaudo dentro del marco contractual. Adicionalmente se informa que se ha incluido en la sección 4.3 de la tabla de referencias en la minuta de Contrato Parte Especial, publicado n Secop I y en la página web de la Entidad mediante la adenda No. 5, el literal (o,) en el que se establece que la ANI tendrá la obligación de *"Entregar al Concesionario el Día siguiente a la suscripción del Acta de Inicio, un usuario y contraseña que le permita acceder al Sistema Informático de Contabilización y Control – SICC, del Contrato No. 001 de 2017 para consultar la información de recaudo y tráfico de las Estaciones de Peaje.."* para que éste pueda obtener la información que le permita determinar en cada periodo si los recursos que le serán transferidos corresponden efectivamente con la suma correcta según las estipulaciones contractuales, o de lo contrario para que pueda formular reclamaciones ante la ANI quien se encargará a través de las interventorías de validar la objeción, y de ser el caso, requerir al Concesionario Recaudador para su subsanación. En este sentido se considera que ya se cuenta con los mecanismos para el flujo de información del recaudo por lo que no es necesario precisar la expedición de documentación adicional durante el proceso de selección que se adelanta actualmente. Lo anterior no obsta, para que durante la ejecución las partes acuerden especificidades adicionales. Con base en lo anterior no se acepta la solicitud del observante.	Minuta del Contrato - Parte Especial	Financiera – Técnica
976	Camilo Forero 25/08/2021	En la Parte Especial del Contrato de Concesión No. 001 de 2017 se establece que la ANI es la encargada de dar instrucciones a la fiduciaria para el uso de los recursos disponibles en la Subcuenta Depósito Especial (subcuenta a la que se transfieren los reucrsos para el pago de la Retribución del Proyecto Accesos Norte Fase II). De igual forma, en la Sección 4.5(g)(ii)de la Parte Especial del referido Contrato de Concesión No. 001 de 2017 se establece que "para que la Fiduciaria efectúe cada pago, se requerirá siempre de la correspondiente Notificación por parte de la ANI". Con miras a garantizar que nunca haya un incumplimiento de la ANI de su obligación de transferir los recursos disponibles en la Subcuenta de Depósito Especial a la Subcuenta Central Recaudo del Proyecto Accesos Norte Fase II, amablemente sugerimos incorporar en la Minuta de Parte Especial del Contrato de Concesión la obligación a cargo de la ANI de dar una instrucción general y perpetua a la Fiduciaria del Patrimonio Autónomo Recaudador de trasladar automaticamente dentro de los 10 primeros Días de cada mes calendario la totalidad de los recursos disponibles en la Subcuenta de Depósito Especial a la Subcuenta Central Recaudo del Proyecto Accesos Norte Fase II, sin los rendimientos financieros que se hubieren generado durante el correspondiente periodo.	Se informa al interesado que la entidad no considera pertinente realizar el ajuste sugerido, por cuanto los contratos de concesión de los proyectos Accesos Norte I y Accesos Norte Fase II ya incorporan los elementos básicos para las transferencias, y por otro lado, se permite autonomía al Concesionario que resulte adjudicatario para proponer los términos que mejor le resulten en la elaboración del protocolo mencionado, si considera suscribirlo, siempre que estos no entren en contradicción con alguno de los contratos de concesión. Finalmente se precisa al interesado que la entidad, con el fin de atender algunos de los comentarios realizados por los interesados, mediante las Adendas No. 5 y No. 6 publicadas en Secop I y en su página web, realizó algunas modificaciones y precisiones adicionales dentro de la minuta del contrato, por lo cual ya no presentará el documento adicional denominado "protocolo" por cuanto las redacciones introducidas son suficientes para dar claridad a las obligaciones de la entidad con referencia al recaudo y a la entrega de información, por lo anterior ya no son procedentes sus observaciones, en adición a que la obligación siempre se encuentra en cabeza de la ANI de dar las instrucciones a la Fiduciaria para realizar las transferencias de recursos respectivas al concesionario del proyecto Accesos Norte II tal y como se encuentra actualmente regulado en el Contrato de Concesión de Accesos Norte I.	Minuta del Contrato - Parte Especial	Financiera

977	Camilo Forero 25/08/2021	En el Apéndice Técnico 1 se establece que dentro dentro del alcance del Contrato de Concesión se incluye la Operación y Mantenimiento rutinario para los carriles de Transmilenio por 12 meses contados a partir de la suscripción del Acta de Terminación de la Unidad Funcional 4. Aunque en la Parte Especial del Contrato no se establece que estos carriles deban ser objeto de reversión anticipada, no es dable interpretar la disposición incorporada en el referido Apéndice Técnico de una manera distinta. Es decir, si el Concesionario solo opera y mantiene dichos carriles por un periodo de 12 meses desde la suscripción del Acta de Terminación de la Unidad Funcional 4, ello quiere decir que al finalizar el periodo de 12 meses su operación debe estar a cargo de la ANI o de la autoridad distrital competente. De igual forma, tampoco existe ninguna regulación en el Contrato de Concesión sobre la relación futura entre el Concesionario y la ANI/autoridad distrital competente de la operación y mantenimiento de dichos carriles. En consecuencia, amablemente sugerimos: (i) establecer expresamente en la Parte Especial del Contrato de Concesión que los carriles de Transmilenio deberán ser revertidos a la ANI a la finalización del periodo de 12 meses contados a partir de la suscripción del Acta de Terminación de la Unidad Funcional 4; y (ii) elaborar un acuerdo de coordinación entre el Concesionario, la ANI y la autoridad distrital competente de la operación y mantenimiento de los carriles de Transmilenio una vez estos reviertan anticipadamente que incluya, por lo menos, lo siguiente: (a) un protocolo de coordinación en el evento en que el Concesionario o la entidad distrital requieran invadir los carriles de uno u otro para llevar a cabo labores de operación y mantenimiento rutinario sobre su propia infraestructura, (b) la obligación a cargo del Concesionario y la entidad distrital correspondiente de mantenerse indemne mutuamente por cualesquiera daños en la infraestructura del otro por la ejecución de las labores de operación y mantenimiento rutinario de su propia infraestrucutra, (c) la obligación a cargo del Concesionario y la entidad distrital correspondiente de mantenerse indemne mutuamente por cualesquiera reclamaciones de terceros por a ejecución de las labores de operación y mantenimiento rutinario de su propia infraestrucutra, y (d) una cláusula compromisoria para dirimir cualquier controversia relacionada con el objeto del referido acuerdo.	Se da respuesta al interesado con las siguientes consideraciones: i)Se informa al interesado que de conformidad con lo establecido en el Convenio No 006 del 2019 ANI - DISTRITO clausula quinta numeral 2 "Compromisos Generales del Distrito Capital" se establece como obligación recibir por parte del Distrito la infraestructura terminada de transporte masivo en los términos y condiciones señaladas en el contrato para el recibo de las unidades funcionales. De igual forma y de acuerdo con la Adenda No 5 publicada en el SECOP I y en la página web de la Entidad, en la Sección 4.5(e) del Contrato Parte Especial, se regulo la Reversión anticipada de las intervenciones e infraestructura asociada a Transmilenio. ii) Se informa al interesado que en el Convenio dentro de las obligaciones que tendran las partes (ANI, IDU y Distrito), se podrán delimitar todas las eventualidades para garantizar la coexistencia de las dos infraestructuras.	Minuta del Contrato - Parte Especial y Apéndice Técnico 1	Técnica
979	Conectar Valores S.A.S. 25/08/2021	Entendemos el papel de la infraestructura como un dinamizador de la economía y reconocemos el valioso esfuerzo que ha venido haciendo la ANI. No obstante lo anterior, vemos con preocupación que los tiempos previstos en el cronograma del proceso resultan bastante apretados. Considerando que los oferentes para concretar de manera cierta sus ofrecimientos, deberán adelantar estudios técnicos en campo (incluidos los estudios de tráfico), estudios financieros y jurídicos del proyecto para lograr presentar una oferta competitiva que sea favorable a los intereses del Estado, consideramos que la Entidad debería reconsiderar la fecha de entrega de oferta estipulada para el 2 de noviembre de 2021. Teniendo en cuenta lo anterior respetuosamente solicitamos a la Entidad ajustar el cronograma del proceso de manera tal que al plazo contemplado actualmente para la presentación de la oferta, se amplíe en al menos dos meses adicionales.	Se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP, así mismo se informa que mediante la Resolución No. 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021 se reanudó la licitación pública y en su artículo segundo se estableció el cronograma actual del proceso.	Pliego de Condiciones - Cronograma	Jurídica – Estructuración
980	Mauricio Palacios Alvarez 26/08/2021	En atención a los Pliegos de Condiciones Definitivos del proceso de Licitación Pública,me permito amablemente solicitar una ampliación del plazo máximo para *"presentar observaciones Fecha Límite para recepción de preguntas y de solicitudes de aclaración o modificación del Pliego de Condiciones"* por efecto de la extensión de los mismos y de la necesidad de verificar información para proponentes extranjeros y fondo de capital privado, para efectuar una revisión más concienzuda de los requisitos de experiencia y de necesidad de financiación y las fuentes de información y certificación que pueden ser empleadas. Solicito que el plazo actual que está fijado para el 1 de septiembre de 2021, se extienda hasta el 15 de septiembre de 2021.	Se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP, así mismo se informa que mediante la Resolución No. 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021 se reanudó la licitación pública y en su artículo segundo se estableció el cronograma actual del proceso.	Adenda No. 1, numeral 2.3. Cronorama de la Licitación Pública	Jurídica – Estructuración
983	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 27/08/2021	El espesor de mejora de terreno con rajón considerado es de 2 m, ¿tiene influencia en el CBR de cálculo y en la capa de rajón considerada en el Volumen de Firmes y Pavimentos? ¿El total de espesor de rajón sería entonces de 2 m de mejor + 0,4 m de la capa de explanada? ¿Se contabiliza un total de 2 m de mejora?	Se informa al interesado que, en el Informe de Pavimentos y Geotecnia, compartido en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogotá, Carpeta H (Pavimentos) y Carpeta F(Geotecnia) se encuentran las recomendaciones dadas por los diseñadores con respecto al mejoramiento de la subrasante por medio del Rajón, en espesores y sectores para la Autopista Norte, de igual forma en el Informe de Pavimentos Tabla 10 y en el Anexo 3, se establecen la incidencia del espesor de Rajón en la mejora de la subrasante. Por lo anterior, se aclara que los supuestos presentados en los Estudios y Diseños de referencia deberán ser analizados y revisados de acuerdo con su experticia, en todo caso la estructura de pavimentos deberá cumplir con las especificaciones técnicas para esta clase de infraestructura y en la Etapa de Operación y Mantenimiento con los Indicadores del Apéndice Técnico 4. Por último, será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	VOLUMEN V .ESTUDIO DE GEOLOGÍA PARA INGENIERÍA	Técnica

984	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 27/08/2021	No se han considerado medidas especiales de protección de excavación cerca de cauces fluviales como es el caso de la estructura Pontón 3+600 y apoyos centrales Puente Padre Jesús donde ambos estribos se cimentan a una profundidad que afecta al nivel freático. ¿Se han considerado la posibilidad de emplear recintos de tablestacas?	Se informa al interesado que, la solución constructiva de los cimientos planteada por el observante no hace parte de los Estudios y Diseños de referencia que se plantearon por el diseñador de geotecnia. Por lo anterior, los análisis de diseño deberán ser revisados y valorados de acuerdo con el criterio técnico del interesado, se aclara que los Estudios y diseños de referencia están a nivel de factibilidad y carecen de detalles constructivos que deberán ser adelantados por el futuro Concesionario en los estudios y diseños fase III, será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	VOLUMEN IV: ESTUDIO DE SUELOS PARA DISEÑO DE FUNDACIONES DE PUENTES Y OTRAS ESTRUCTURAS DE CONTENCIÓN	Técnica
986	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 27/08/2021	Los diseños de referencia no involucran sistemas de contención vehicular aun cuando contemplan los niveles de contención necesarios para cada tramo vial. Se solicita aclarar si no se requieren o si fueron obviados en los diseño de referencia.	Se informa al interesado que, en los Estudios y Diseños de referencia, en el Informe de Señalización Vial, compartido en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogota, Carpeta N, si fueron considerados los sistemas de contención y en consecuencia, el originador establece recomendaciones dadas con respecto a los elementos de contención vehicular, en las secciones 2.1 y 3 del mencionado informe. De lo anterior se aclara que será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	DISEÑO DE SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD VIAL	Técnica
992	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 27/08/2021	"Conforme con lo establecido en el Apéndice Técnico 2, las labores de Operación durante la Etapa Preoperativa podrán ser gestionadas por el Concesionario a través de un Centro de Control Operacional (CCO) provisional..."pag23 ¿Si bien será una infraestructura provisional y una vez que el corredor está ocupado por los proyectos inmobiliarios del decreto 88 de 2017 lagos de torca y las vitrinas comerciales, que posible ubicación se tiene pensada para el centro de control de operaciones sin que se crucen operaciones de los dos concesionarios?	Se informa al interesado que, el área de operación del CCO está determinado por la delimitación del corredor contenido para cada proyecto, de tal forma que en el Apéndice Técnico 1 se encuentra debidamente definido el alcance del proyecto y la correspondiente demarcación se encuentra identificada por coordenadas el Fin-Inicio de cada proyecto, especificamente para las Unidades Funcionales 1, 3, 6 y 7 de acuerdo a la Sección II.4.(c) Tabla 7 del Apéndice Técnico 1, por lo anterior se aclara que no hay cruce de operaciones por ser proyectos independientes desde el punto de vista geográfico. Así mismo, se aclara al interesado que el futuro Concesionario deberá ubicar un sitio para el CCO atendiendo los lineamientos establecidos en los Apéndices Técnicos y será su responsabilidad la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta, y que el mismo, se resalta que el CCO podrá ser provisional durante la etapa preoperativa, y que la mencionada etapa tendrá una duración de 7 años desde el Acta de Inicio u Orden de Inicio del Contrato de Concesión.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO y "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ"	Técnica
996	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 27/08/2021	¿La ciudad de Bogota está en el trabajo de actualización del POT y de la norma de NSR 20 al generarse en las aprobaciones sobre las mismas fechas de inicio de la concesión, se deben actualizar los estudios y diseños, pero esto implicaría en revisión de alcances?	Se informa al interesado que el Concesionario será responsable de la elaboración de los Estudios y Diseños en Fase III y cumpliendo del alcance definido en el Apéndice Técnico 1 y los demás documentos del contrato. Ahora bien, en caso de actualización de la normativa bajo la cual, se elaboraron los diseños de referencia, el futuro Concesionario deberá realizar los ajustes pertinentes con el propósito de dar cumplimiento a las normas vigentes; sin perjuicio de lo anterior, la Interventoría es la encargada de dar la No Objeción a los Estudios y Diseños siempre que el Concesionario cumpla con lo establecido en el Contrato y la reglamentación vigente de acuerdo con las Secciones 4.2(i), 4.4(b), 4.5(cc) y 6.4(a) del Contrato Parte General.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO y "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ"	Técnica
998	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 27/08/2021	Se requiere saber si el proyecto ya tiene toda la viabilidad ambiental para la intervención del separador central de la Autonorte	En atención a la solicitud del Peticionario se confirma que el proyecto ya cuenta con un pronunciamiento de No Necesidad de Diagnóstico Ambiental de Alternativas emitido por la ANLA bajo el oficio de salida No. 2019128388-2-000 del 2019, donde señala que: "(...) para esta Autoridad Nacional es claro desde el punto de vista técnico que la existencia y operación actual de la infraestructura vial de la Autopista Norte y de la Carrera Séptima, en relación con el proyecto de ampliación de las mismas, no permite desde el punto de vista de localización el planteamiento de otros trazados por áreas diferentes; en ese sentido, se evidencia que las obras de ampliación solo pueden realizarse para la Autopista Norte por la parte exterior o interior de la vía existente y para la Carrera Séptima por el costado oriental u occidental del trazado actual. Por consiguiente, se establece que no hay corredores u opciones viales en otras áreas más favorables para el desarrollo del proyecto, toda vez que los corredores disponibles ya se encuentran intervenidos, minimizando con ello afectaciones adicionales al recurso hídrico y los ecosistemas existentes, así como a las comunidades, e intervenciones socio-prediales significativas; por lo tanto, se considera procedente que se continúe con el Estudio de Impacto Ambiental – EIA, buscando con el diseño del proyecto reducir al máximo las afectaciones a los elementos del entorno". De lo anterior, se tiene que el pronunciamiento de la ANLA determina que las obras de ampliación de la Autopista Norte tienen como posibilidad, la realización de las mimas al interior del corredor, es decir, hacia el separador existente.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO y "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ"	Técnica – Ambiental
999	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 27/08/2021	Se requiere saber si sobre el puente padre de Jesús está contemplada la ronda del humedal o quebrada en los diseños	Se informa al interesado, que en los Estudios y Diseños de referencia se deberá revisar de manera integral toda la información técnica referente a los estudios de Hidráulica, Hidrología y Socavación que derivaron a establecer las secciones hidráulicas del Puente Padre Jesús del K1+146. Se aclara que se contempla el Nivel de Aguas Máximas (NAME) obtenida en los diseños de referencia sobre la Quebrada.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO y "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ"	Técnica – Ambiental
1003	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 27/08/2021	La cláusula contempla que los seguros cubran cualquier pérdida "independientemente de la causa que lo genere". Las pólizas de seguro, incluso el modelo de póliza ropuesto bajo el Apendice Fianncierо 3 y las contratadas en formato Todo Riesgo, están sujetas a exclusiones, por lo que entendemos esta afirmacion deberia matizarse o eliminarse.	El apéndice financiero (AF PÓLIZA DE OBRAS CIVILES) detalla el clausulado completo del seguro de obras civiles de la ANI, en el cual se detallan expresamente las coberturas, las exclusiones, obligaciones y demás condiciones aplicables a este seguro. Es dentro del anterior contexto y en el conjunto total del clausulado pactado, que se cubren los daños que pueda llegar a sufrir la infraestructura "independientemente de la causa que los genere". Lo anterior incluye entre otros aspectos, la aplicación de la sección V, que establece claramente las exclusiones válidas acorde con el contexto de la "cobertura" señalada en el clausulado en mención. Es de anotar que el clausulado es conocido por el sector segurador y se han expedido previamente pólizas con base en el mismo. Por lo anterior no se acepta la observación.	Parte General -Capitulo XII Garantías y Mecanismos de Cobertura de Riesgos. 12.8.Seguro de Daños Contra Todo Riesgo (a)(i)	Financiera – Seguros
1005	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 27/08/2021	Se indica "plazo de duración de la Fase de Construcción de cada Unidad Funcional". Habria que añadir que sea conforme al calendario de ejecución que se defina para cada Unidad Funcional	Se informa al interesado que no se acepta su observación, y se reitera lo establecido en la Sección 8.5(b)(i) de la Parte Especial, que señala de manera clara que el plazo de las coberturas de los amparos de todo riesgo obra civil, será por el plazo de duración de la Fase de Construcción de cada Unidad Funcional, por lo que la entidad no considera necesario efectuar ninguna aclaración adicional.	Parte Especial - Capitulo VIII Garantías. 8.5 Valor y Vigencia para los amparos de todo riesgo obra civil. (b) Fase de Construcción. (i)	Financiera – Seguros

1006	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 27/08/2021	La aplicación exacta del Artículo 2.2.1.3.3.2.10 del decreto 1082 del 2015 deja a la interpretación del lector si es permitido o no contratar deducibles mínimos como parte de las negociaciones entre el asegurador y el contratante de la póliza. Mecanismos de participación en la pérdida por parte de la Entidad Estatal asegurada. En el contrato de seguro que ampara la responsabilidad civil extracontractual solamente se pueden pactar deducibles hasta del diez por ciento (10%) del valor de cada pérdida y en ningún caso pueden ser superiores a dos mil (2.000) SMMLV. No serán admisibles las franquicias, coaseguros obligatorios y demás formas de estipulación que impliquen la asunción de parte de la pérdida por la entidad asegurada Solicitamos se perimta incluir deducibles mínimos (ej. 10% de la pérdida mínimo COP 50.000.000) en el seguro de resaponsabilidad civil extracontractual ya que las aseguradoras no están acostumbradas a suscribir riesgos sin deducibles mínimos los cuales aumentan la frecuencia de reporte de siniestros impactando el precio y limitando el apetto del mercado asegurador.	El artículo 1103 de Código de Comercio, señala que el deducible es una cláusula según la cual el asegurado debe soportar una cuota en el riesgo o en la pérdida, o afrontar la primera parte del daño. Es así como en la condición "10. Deducible" del Clausulado AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI PÓLIZA DE SEGURO DE RESPONSABILIDADCIVIL EXTRACONTRACTUAL, dispone expresamente que: "El deducible máximo será del 10% sobre el valor de la pérdida y en ningún caso superior a 2.000 salarios mínimos legales mensuales vigentes (SMMLV). A su turno, la parte general del contrato sección 12.8 (a) (v) De conformidad con lo previsto en la Sección 14.2(h)(i) de esta Parte General, y salvo por los hechos que se listan en la Sección 14.2(h)(ii), señala que cualquier pérdida o daño sufrido por la infraestructura y no cubierto por esta garantía será asumido enteramente por el Concesionario, lo cual incluye infraseguros y deducibles. Adicional a lo anterior y en el mismo sentido, en la parte especial del contrato sección 8.5 (c) se anota que serán de cuenta del concesionario las deficiencias del seguro derivadas de incumplimiento de garantías, infraseguros y deducibles. Conforme con las disposiciones indicadas, si es posible pactar deducibles en la póliza, con la condición que sean como máximo del 10% de cada perdida. Ahora bien, cualquier deducible incluido en la póliza en dicho rango, en caso de perdidas, estas serán a cargo del patrimonio del concesionario. Teniendo en cuenta lo explicado, no se acepta la observación.	Parte General -Capitulo XII Garantías y Mecanismos de Cobertura de Riesgos. 12.7.Garantía de Responsabilidad Extracontractual (d)	Financiera – Seguros
1014	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	Se solicita especificar e incluir esquema del "Enlace para Transmilenio del carril occidental hacia el oriental en el K4+600 de la Autopista Norte" requerido en la tabla 7	Se informa que el enlace entre el carril occidental hacia el oriental en el K4+600 mencionado se incluye en el alcance del proyecto, este enlace es previo al ingreso del CIM Norte, se muestra en el plano de los diseños geométrico de referencia en la calzada occidental entre el K4+550 al K4+650 carril de Transmilenio, buscar la nota "ACCESO TM OCC". El archivo del planos especifico esta ubicado en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogota, Carpeta C, Carpeta C2, Carpeta C21, Carpeta C211, Carpeta C2113, Carpeta C21132, archivo C211326. Adicionalmente, se aclara al interesado que los diseños cargados en el correspondiente CUARTO DE DATOS, se incluye a título meramente informativo de acuerdo con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones.	Apéndice Técnico 1 Sección II.4 Unidades Funcionales del Proyecto Tabla 7	Técnica
1015	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	Considerando que el artículo 10 del Decreto Distrital 265 de 2016, exige que "toda obra de infraestructura de transporte en el Distrito Capital que se ejecute y adelante en procesos constructivos con asfalto, deberá prever el uso de materiales provenientes del aprovechamiento de llantas usadas en las proporciones técnicas que para el efecto exija el Instituto de Desarrollo Urbano, en la totalidad de metro cuadrado de la mezcla asfáltica usada para la obra en un porcentaje no menor al 25% de la totalidad del volumen de la mezcla asfáltica usada en vías vehiculares", se solicita que se informe si la aplicación de este Decreto aplica para el actual proceso y en consecuencia se debe considerar este porcentaje de GCR.	Se informa al interesado que, en el Apéndice Técnico 3 – Especificaciones se incluye que se debe cumplir la normatividad y especificaciones del Distrito entre ellas las del IDU, Especificaciones IDU-ET-2011, las cuales han sido actualizados de acuerdo con la regulación y se actualizó la norma "220-18 GRANO DE CAUCHO RECICLADO PARA EL USO EN MEZCLAS ASFÁLTICAS EN CALIENTE" Adicionalmente, se aclara que si el interesado realiza el ofrecimiento de GCR por Factor de Calidad se debe dar cumplimiento a lo estipulado en el Apéndice Técnico 1, Sección V.B.2. Por lo anterior, será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.		Técnica
1020	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	Como parte de los alcances contractuales no se considera ninguna intervención sobre el puente peatonal de la Calle 191, no obstante, al hacer la implantación de los dos carriles mixtos y el de Transmilenio en las dos calzadas se observa una posible afctación en los apoyos. Por lo anterior, la posible adecuación de este puente estaría cargo del Distrito?	Se informa al interesado que, con respecto al Puente Peatonal de la Calle 191 en los Estudios y Diseños de Referencia, no se contempló afectación sobre la estructura mencionada, en cualquier caso, en los estudios y diseños para fase III deberán ser validados y actualizados conforme al Apéndice Técnico 1 y a la reglamentación vigente. Cabe resaltar que, cualquier afectación que se genere sobre el mencionado puente peatonal en desarrollo del proyecto, deberá surtir el trámite de ajustes requerido, los cuales están a cargo del Concesionario y deberán contar con la No Objeción de la Interventoría. Por último, se informa que será de su responsabilidad la validación, verificación y actualización para la presentación de la oferta y se aclara que la información que se encuentra en el CUARTO DE DATOS estará disponible a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones.		Técnica
1021	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	La tabla 11 "Accesos que como mínimo debe ejecutar el Concesionario" - Carrera Séptima se identifican los Accesos que como mínimo se deben ejecutar, sin embargo, se observa que para la UF 6 se listan accesos cuya ubicación está por fuera de los límites del proyecto. Se solicita la corrección respectiva.	Se informa al interesado que mediante Adenda 2 publicada en SECOP I y en la página web de la Entidad, se ajustó la tabla 11 del Apéndice Técnico 1, en la que se encuentra identificado el listado de accesos que hacen parte del Alcance del proyecto, los cuales, corresponden a los existentes al momento de realizar los Estudios de Factibilidad o Referencia. De lo anterior se tiene que se eliminan para la Carrera Séptima los listados entre el K0+000 al K2+000, punto de inicio del proyecto. Por último, se aclara que será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta.	Apéndice Técnico 1 Sección II.4 Unidades Funcionales del Proyecto Tabla 11	Técnica
1022	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	En caso de no darse el primer incremento tarifario, cuyo plazo máximo es en enero de 2024, por favor definir en el contrato las obras que se dejarían de realizar, acotar el alcance considerando este escenario	Se informa al interesado que, conforme a lo establecido en la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, las condiciones para el logro del primer incremento tarifario cambiaron, siendo ajustadas conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión Parte Especial, Sección 4.6, y eliminando la Sección 4.2 (d) por lo que se sugiere la revisión del documento para la comprensión del ajuste de la regulación al respecto.	Parte Especial	Técnica – Jurídica

1024	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	Se solicita que el concesionario sea compensado si en el año 29 no logra el VPIP contractual	La entidad se permite precisar que el proyecto de Accesos Norte Fase II se encuentra estructurado bajo el marco de los proyectos de Asociación Público Privada de la 5G, lo anterior implica que el proyecto cumple con las características establecidas para este tipo de proyectos. En ese orden de ideas, para la 5G se estableció como compartido el riesgo de las variaciones en tráfico para el caso de los proyectos de tipo carretero. Lo anterior implica, que el concesionario, debe asumir parcialmente las consecuencias de las variaciones en el tráfico. En tal sentido, la entidad considera que el esquema propuesto cumple con lo establecido en la normatividad vigente y en los lineamientos de la entidad respecto a la política de 5G para el modo carretero, por lo que no podrá ser compensado si en el año 29 no logra el VPIP contractual. Así mismo, los Interesados, al elaborar su Oferta, deberán tener en cuenta que el cálculo de los ingresos, costos y gastos, y cualquier otra información financiera, cualesquiera que éstas sean, se deberán basar estrictamente en sus propios estudios técnicos y en sus propias estimaciones. En todo caso, los estimativos técnicos que hagan los Interesados para la presentación de su Oferta deberán tener en cuenta que la ejecución del Contrato se regirá íntegramente por lo previsto en dicho Contrato y sus Apéndices y Anexos, así como en el Pliego de Condiciones, y que en sus cálculos económicos se deben incluir todos los aspectos y requerimientos necesarios para cumplir con todas y cada una de las obligaciones contractuales y asumir los riesgos previstos en dichos documentos. Por lo anterior, no se acepta lo solicitado por el observante.		Financiera
1025	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	Se solicita que el soporte de ingreso se otorgue durante toda la vida del proyecto con el fin de dar algo de repaldo a los financiadores y mejoras las condiciones para la bancabilidad del proyecto	Se informa al interesado que el objetivo del mecanismo de soporte de ingresos es soportar, parcialmente los gastos asociados al servicio de la deuda y algunos costos operativos en la Etapa de Operación y Mantenimiento, entre otros. Lo anterior corresponde a que como política del Estado se ha planteado dar un soporte para el periodo de pago de la deuda enfocado a mejorar las condiciones de la financiación en el largo plazo, y en ese sentido corresponderá al proponente y a los financiadores hacer sus propios cálculos de las fuentes de ingreso de peajes durante la etapa de construcción para dimensionar correctamente los requerimientos de financiación. Por lo anterior, la entidad considera que la garantía de riesgo comercial a través del mecanismo de soporte de ingresos es suficiente y adecuada para este contrato, considerando que este mecanismo se ha diseñado de manera estándar entre los contratos 5G, y por lo tanto no es posible otorgar la garantía sobre un periodo diferente en este contrato.	Parte Especial	Financiera
1026	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	Se solicita ampliar el monto del soporte de ingreso, con el fin de mejoras las condiciones para la bancabilidad del proyecto	Se informa al interesado que el objetivo del mecanismo de soporte de ingresos es soportar, parcialmente los gastos asociados al servicio de la deuda y algunos costos operativos en la Etapa de Operación y Mantenimiento, entre otros. Lo anterior corresponde a que como política del Estado se ha planteado dar un soporte para el periodo de pago de la deuda enfocado a mejorar las condiciones de la financiación en el largo plazo, y en ese sentido corresponderá al proponente y a los financiadores hacer sus propios cálculos de las fuentes de ingreso de peajes durante la etapa de construcción para dimensionar correctamente los requerimientos de financiación. Por lo anterior, la entidad considera que la garantía de riesgo comercial a través del mecanismo de soporte de ingresos es suficiente y adecuada para este contrato, considerando que este mecanismo se ha diseñado de manera estándar entre los contratos 5G, y por lo tanto no es posible otorgar la garantía sobre una base diferente en este contrato.	Parte Especial	Financiera
1027	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	En el caso de darse una liquidación del contrato por terminación anticipada se solicita que los costos de ruptura de los contratos de financiación y los giros de equity reconocidos en la fórmula F no esté limitado a los aportes contractuales, sino a todos aquellos que se continuaron aportando en el momento en el que los financiadores no continuaron con los desembolsos y los accionistas debieron asumir con recursos propios	Se aclara al interesado que su entendimiento no es correcto por cuanto el componente Eh de la fórmula F en las fórmulas de terminación anticipada permite reconocer un monto de equity superior al mínimo contractual, pues se debe multiplicar este valor por el factor FAE (factor que además "podrá ser modificado siempre y cuando exista una certificación por parte de los Prestamistas en la cual se establezca y justifique dicha modificación conforme a la estructura de financiación asociada al Cierre Financiero" según lo establecido en la sección observada en el momento del Cierre Financiero); adicionalmente también de acuerdo con el contrato, el valor reconocido en el componente Eh "podrá superar el valor que resulte de multiplicar la suma del total de los montos mínimos de los Giros de Equity previstos en la Parte Especial por el factor FAE que se establece en la Parte Especial, única y exclusivamente cuando el Concesionario demuestre que con posterioridad a la presentación del Cierre Financiero, se presentó un evento que haga indispensable la financiación del proyecto vía aportes de capital", por lo cual se considera que ya se han incorporado las salvedades que abarcan las condiciones que se puedan presentar durante la ejecución del contrato, sin desvirtuar el objetivo del límite que presupone la existencia de esa fórmula.		Financiera
1031	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	Aclarar si la perimetral Sopó incluye espacio público, pues hay inconsistencia entre la tabla No 8, del numeral II.3 Unidades Funcionales del proyecto y la nota a pie de la misma tabla.	Se informa al interesado que, su entendimiento no es correcto, en el Apéndice Técnico 1, Tabla 8, la Nota 1, se explica las obras que son objeto de la operación y mantenimiento Rutinario de la UF0. Sin embargo, la entidad realizó los ajustes que consideró pertinentes en la Nota 1 de la tabla 8 del Apéndice Técnico 1, lo cual se reflejó en la Adenda 2 publicada en el SECOP y en la página web de la entidad.	Apéndice Técnico I, capítulo II, numeral II.3, tabla 8 y nota de tabla	Técnica
1032	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	Agradecemos aclarar cuantos vehículos y pasos máximos podrán aplicarse por parte de las autoridades a las categorías IE, IIE, IE2 y IIE2 que habla el Apéndice Técnico 1, cual es la Autoridad Estatal que autorizará los vehículos de categoría IIE y cuales son las condiciones establecidas por la ANI para esta aprobación.	Se informa al interesado que, de acuerdo con lo establecido en la Resolución Peajes 20213040025145 del 17 de junio de 2021, la cantidad estimada de vehículos para la categoría IE2 serían de 200 vehículos, la categoría IIE2 se estableció el beneficio por el número de pasadas (1000 pasos/día), ya que hay empresas que llegan a Bogotá por el Portal Norte y por el Portal de la Calle 80. Adicionalmente se informa que el proyecto contempla asignar e instalar los TAG RFID (Tarjetas Inteligentes) a los beneficiarios de las tarifas diferenciales. Adicionalmente, se informa que no se tienen establecida una Categoría IE y que para la Categoría IIE, se establecen 100 pasos diarios, conforme a la Resolución mencionada. Por último, se aclara que para todos los efectos, la definición de las condiciones para las diferentes categorías, se encuentra a cargo del Ministerio de Transporte, las cuales, son implementadas por la ANI en las concesiones a su cargo.	Parte Especial 5.2 a) (ii)(1 y (2) y Apéndice Técnico 1 Capítulo II.3, página 6	Técnica
1034	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	Respecto a la operación de los carriles de Trasmilenio por un periodo de doce meses, aclarar en que consiste la misma, toda vez que el operador del sistema es un tercero	Se informa al interesado que en el Apéndice Técnico 1, numeral II.4, Tabla 6, UF0, se establece lo siguiente: "Se incluye la Operación y Mantenimiento rutinario para el carril de Transmilenio por doce (12) meses contados a partir de la suscripción del Acta de Terminación de la Unidad Funcional 4", es decir, al finalizar la construcción de las UF 1, 2, 3 y 4. De lo anterior, se aclara que dicho numeral hace referencia a la operación y el mantenimiento del carril construido, y que en ningún caso habrá operación del sistema a cargo del concesionario, teniendo en cuenta que dicha competencia corresponde a la Empresa Transmilenio.	Apéndice Técnico 1 Tabla 6	Técnica
1035	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	Para el mantenimiento de los carriles de Trasmilenio por doce meses, aclarar que indicadores o especificaciones se deben cumplir para el mismos	Se informa al interesado que, las actividades específicas son las que aparecen listadas para todo el corredor en el Apéndice Técnico 4 – Indicadores, simplemente que para la Infraestructura de Transmilenio estas actividades se realizan por doce (12) meses contados a partir de la suscripción del Acta de Terminación de la Unidad Funcional 4. Sin embargo, mediante la Adenda No 5 publicada en Secop I y en la página web de la Entidad, en la Sección 4.5(e) del Contrato Parte Espacial, se regularon de manera específica los Indicadores a los cuales se les debe dar cumplimiento durante la etapa de operación y mantenimiento y hasta la Reversión anticipada de las intervenciones e infraestructura asociada a Transmilenio.	Apéndice Técnico 1 Tabla 6	Técnica

1036	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	Dentro de la UF0, se encuentra la operación y mantenimiento de los 4 puentes peatonales existentes sobre la autopista norte (Terminal Transporte, Makro, Calle 198, Escuela Colombiana de Ingeniería)? En caso de que las estructuras existentes de los Puentes peatonales (Terminal Transporte, Makro, Calle 198, Escuela Colombiana de Ingeniería) no sea técnicamente viable conservarlas, la ANI considerará su demolición y reconstrucción o su repotenciación? y como se reconocerán estos valores	Se informa al Interesado que, en la Autopista norte, se deben construir seis Puentes Peatonales nuevos los cuales se identifican y se proyecta su ubicación en la Tabla 12 del Apéndice Técnico 1. Con respecto al Puente Peatonal de la Calle 191 en los Estudios y Diseños de Referencia, no se contempló afectación sobre la estructura mencionada, en cualquier caso, en los estudios y diseños para fase III deberán ser validados y actualizados conforme al Apéndice Técnico 1 y a la reglamentación vigente. Cabe resaltar, que cualquier afectación que se genere sobre el mencionado puente peatonal en desarrollo del proyecto, deberá surtir el trámite de ajustes requerido, los cuales están a cargo del Concesionario y deberán contar con la No Objeción de la Interventoría. Sobre los demás Puentes Peatonales existentes en la Autopista Norte se aclara que deberán ser parte de la operación y mantenimiento hasta tanto sean reemplazados como parte de las intervenciones previstas en el Apéndice técnico 1, obras cuyo valor están consideradas en el CAPEX del proyecto. Será de su responsabilidad la validación, verificación y actualización para la presentación de la oferta.	página 22 Apéndice Técnico 1	Técnica
1037	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	Cuales son los predios a lo largo del corredor del proyecto que se deben cercar? Y cual es el alcance o longitud de la siembra de cerca viva	Se informa al interesado que de conformidad con lo establecido en el Apéndice Predial Numeral 3.1 (d), el cual indica lo siguiente: " (d) Una vez el Predio sea entregado por el propietario, el Concesionario debe realizar el cercado del área disponible o adquirida, bajo su propio costo y riesgo, de tal manera que, al concluir el proceso de adquisición de los Predios, el corredor vial a lado y lado quede delimitado". Ahora bien, para el caso de las vías existentes, de conformidad con lo establecido en el Apéndice Predial Numeral 3.1 (c), una vez la ANI entregue al Concesionario el Corredor del Proyecto, éste se encargará de cercarlo, en caso de que se requiera. Se aclara que en el alcance especificado no se menciona el tipo de cercado en cerca viva.	Apéndice Técnico 2 2.1 g) s)	Técnica
1038	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	Aclarar si el tipo de reflectivo de la señalización vertical es tipo IX o Tipo XI	Se informa al interesado que, para la señalización reflectiva, rige el tipo XI, razón por la cual, con la publicación de los pliegos definitivos, se ajustó lo correspondiente en el Apéndice Técnico 1, de igual forma el futuro Concesionario deberá dar cumplimiento a las Especificaciones Técnicas del Apéndice Técnico 3.	Apéndice técnico 2 3.1.5 página 8 y	Técnica
1039	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	Respecto al Archivo del proyecto, especificar la entidad que lo recibirá como resultado del proceso de reversión en la condiciones exigidas en el numeral 4.3 y en caso de tener subcontratado el almacenamiento, cual es el plazo en que la entidad que recibe se encargará de la custodia del mismo bien sea el costo subsiguiente o su traslado	Se informa al interesado que, según lo establecido en el numeral 4.3 del Apéndice Técnico 2, en la reversión de archivos una vez terminado el contrato, el contratista deberá entregar a la Agencia Nacional de Infraestructura (entidad que recibe la documentación), los archivos originales, es decir, todos los documentos físicos y electrónicos que reposan en el archivo del contratista y que son el resultado de la ejecución del contrato, lo anterior se debe efectuar durante el plazo de la Reversión; en el mismo numeral también se define que "(…) Será responsabilidad y obligación del contratista asumir los recursos y gastos que se requieran para atender de forma adecuada el proceso de organización, almacenamiento y entrega del archivo (…)".	Apéndice Técnico 2 página 40, 41, 42 y 43	Técnica
1040	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	Confirmar si efectivamente la ANI será la entidad que recibirá directamente los vehículos en el proceso de reversión	Se informa al interesado que, según lo establecido en el literal C del numeral 9.7 del Contrato Parte General "(…) Los bienes de propiedad de la ANI, y, en general, todos los bienes inmuebles con todas sus anexidades, los bienes muebles, los equipos, software y demás activos que hacen parte del Proyecto, serán entregados a la ANI en las condiciones señaladas en el Apéndice Técnico 2 al momento de la terminación de la Etapa de Reversión (…). Así las cosas, el contratista tiene la obligación de entregar a la Agencia Nacional de Infraestructura, los equipos incluyendo los vehículos, en las condiciones previstas en la sección 5.3 del Apéndice Técnico 2.	Apéndice Técnico 2 5.3 páginas 44 y 45	Técnica
1041	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	¿Cuáles son las especificaciones técnicas del apéndice tecnico 1 a que se hace referencia para el procedimiento de verificación de las UF?	Se aclara al interesado que las "especificaciones técnicas del Apéndice Técnico 1" a que hace referencia la sección 4.17 (a)(ii) del Contrato Parte General, corresponde al alcance del proyecto de cada UFs incluido las especificaciones requeridas para cada una de las intervenciones. Es importante mencionar que en el Apendice 3 estan establecidas las especificaciones generales que deberá atender el Concesionario para el desarrollo y presentación de los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico, los Estudios de Detalle, así como para el desarrollo de las Intervenciones definidas en el Apendice Técnico 1.	Contrato Parte General, Capitulo 4, numeral 4.17, literal (a), romanito (ii)	Técnica
1042	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	Contrato parte general. ¿Las obras para redes que serán entregadas a sus titulares, se refieren a las redes que se intervienen durante la construcción (Tibitoc, energía, telecomunicaciones, gas,etc) o tambien incluyen las redes del proyecto (fibra optica, iluminación, alcantarillado A. lluvias)?	Se informa al interesado que las redes a las que se hace referencia en el numeral 9.4 literal (d) del Contrato Parte General corresponden a las redes de servicios públicos intervenidas durante la atapa de construcción del proyecto. Por lo anterior se aclara que no se incluyen las redes que prestan su servicio al proyecto (iluminación, fibra optica, obras de drenajes de la vía, etc)	Contrato Parte General. Capitulo 9, numeral 9.4, literal (d)	Técnica
1044	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	¿Qué actividades comprende la operación y el mantenimiento de los carriles de Transmilenio durante el periodo de doce meses que estarán a cargo del concesionario? ¿Se mantendrán con normas INVIAS o existen normas particulares de Transmilenio?	Se informa al interesado que, las actividades especificas son las que aparecen listadas para todo el corredor en el Apéndice Técnico 4 – Indicadores, simplemente que para la Infraestructura de Transmilenio estas actividades se realizan por doce (12) meses contados a partir de la suscripción del Acta de Terminación de la Unidad Funcional 4. Sin embargo, mediante la Adenda No 5 publicada en Secop I y en la página web de la Entidad, en la Sección 4.5(e) del Contrato Parte Espacial, se reguló de manera especifica los Indicadores a los cuales se les debe dar cumplimiento durante la etapa de operación y mantenimiento y hasta la Reversión anticipada de las intervenciones e infraestructura asociada a Transmilenio.	A.T 1.Tabla 6, Unidades Funcionales del proyecto, UF 0	Técnica
1045	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	¿Cual es la longitud de los carriles de adelantamiento que se deben construir frente a las estaciones de Transmilenio? Cual es la geometría de estos carriles y con que especificaciones se deberán construir?	Se informa al interesado que, la geometría y especificaciones de los carriles de adelantamiento para el sistema Transmilenio, se encuentran definidos dentro de los parámetros operacionales que en su momento entregó TRANSMILENIO S.A para el desarrollo de la estructuración, ubicación Cuarto de Datos, Carpeta Otros Anexos, Carpeta D, archivo D1. Igualmente se aclara que el futuro Concesionario debe dar cumplimiento a las especificaciones técnicas listadas en el Apéndice Técnico 3, para los Estudios y Diseños Fase III.	AT1. Tabla 6, Unidades Funcionales del proyecto	Técnica

1051	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	Que tipo de intervención se deberá realizar al carril de servicio del k0+100 al k0+800 en la UF 2? Se incluye mtto rutinario y periódico?	Se informa al interesado que, el carril de servicio del K0+100 al K0+800 de la UF2, hace parte del perfil vial del proyecto, por lo cual se incluye dentro del Capex y el Opex durante todo el periodo que dure el Contrato de Concesión; en ese orden de ideas, en dicho carril se deben adelantar actividades de operación y mantenimiento rutinario y periodico, en las condiciones establecidas en los Apéndices Técnicos.	AT 1.Tabla 7, Unidades Funcionales 0 a 7	Técnica
1052	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	Que tipo de intervención se deberá realizar a la vía de servicio del k05+750 al k05+250 en la UF 3? Se incluye mtto rutinario y periódico?	Se informa al interesado que, la vía de servicio de la UF3 del K5+750 al K5+250, hace parte del corredor del proyecto, por lo cual se incluye dentro del Capex y el Opex durante todo el periodo que dure el Contrato de Concesión; en ese orden de ideas, en dicha vía de servicio se deben adelantar actividades de operación y mantenimiento rutinario y periodico, en las condiciones establecidas en los Apéndices Técnicos.	AT 1. Tabla 7, Unidades Funcionales 0 a 7	Técnica
1057	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	¿Cuáles son las dimensiones e intervenciones a tener en cuenta, las definidas en el AT 1 o las definidas en el estudio referencial elaborado por cano Jimenez, pues existen diferencias en las características geométricas de las UF´s?	Se informa al interesado que, de conformidad con lo previsto en la Sección 2.1 Contrato Parte General, el Apéndice Técnico 1 contiene el alcance y las condiciones técnicas que regirán el Proyecto. Ahora bien, los Estudios y Diseños contenidos en el Cuarto de Datos son de referencia y fueron empleados para la definición del alcance del proyecto.	AT 1 en general Vs Estudio referencial de Cano Jimenez	Técnica
1058	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	Para el desplazamiento de los vehiculos que requieran una reparación mayor, dentro del área de influencia del proyecto, cual es el área de influencia?	Se informa al interesado que, esta el área de influencia que trata el Apéndice Técnico 2, Secóin 3.3.3.1.3, deberá ser definida en común acuerdo con la Interventoría del proyecto de acuerdo con la Oferta de Talleres de Mantenimiento y reparación de los vehículos en el Distrito y el Municipio de Sopó.	Apéndice Tecnico 2, 3.3.3.1.3	Técnica
1060	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	¿Cuál es el valor de aceptación para el coeficiente de frición en los tramos rectos y en los sectores con singularidades?	Se informa al interesado que, en la Tabla 3 del Apéndice Técnico 4, se encuentra definida la información del indicador de Coeficiente de Fricción, adicionalmente se encuentra referenciados, cinco (5) elementos adicionales que contienen la información de los valores aceptables para el cumplimiento de este indicador, estos elementos adicionales se localizan al finalizar la Tabla 3 del Apéndice Técnico 4.	AT 4, tabla 3, Indicadores para pavimentos rigidos y flexibles.	Técnica
1061	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	¿Cual es el valor de aceptación para la medición de la disponibilidad de la vía?	Se informa al interesado que, de acuerdo con lo establecido en la Tabla 3 del Apéndice Técnico 4, "(…) Se considerará que un Kilómetro se encuentra disponible cuando resulta posible la Circulación de vehículos de todas las categorías a lo largo de la totalidad del kilómetro (…)", adicionalmente, se informa que la medición de este indicador se realizará diariamente y el valor de aceptación será "(…) Para la verificación de la Disponibilidad de la vía, se dividirá la Unidad Funcional en segmentos de un kilómetro, el cual debe permanecer disponible en todo momento. Cuando se tenga doble calzada, se evaluará cada una de manera independiente, por lo que la longitud total de la unidad funcional será la suma de la longitud de cada calzada (…)".	AT4, tabla 3, indicadore para pavimentos rígidos y flexibles.	Técnica
1062	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	De acuerdo con el AT 1, se deberán construir 6 puentes petonales tipo Transmilenio, en la Autopista Norte, pero en el Cuarto de Datos, el documento Volumen X Urbanismo, dice que en la Autopista Norte. se deberán construir 6 peatonales y 1 ciclopeatonal. Favor Aclarar.	Se informa al interesado que, el alcance del proyecto es el que se establece en el Apéndice Técnico 1 de tal forma que en la Autopista Norte y la Carrera Séptima, se deben construir ocho Puentes Peatonales nuevos (seis en la Autopista Norte y dos en la Carrera Séptima) los cuales se identifican en la Tabla 12 del Apéndice Técnico 1. Se aclara que el puente ciclo-peatonal proyectado en la Autopista Norte no hace parte del alcance del proyecto. Adicionalmente, se aclara que la información contenida en el CUARTO DE DATOS se incluye a título meramente informativo de acuerdo con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones. El Apéndice Técnico 1 es el documento contractual que establece el Alcance del Proyecto.	AT1, capitulo III, numeral III.5 Pasos peatonales a desnivel. Cuarto de Datos, Carpeta D31, Informe ejecutivo, Volumen X, Urbanismo y Paisajismo, pág 3.	Técnica

1064	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	¿Cuantas oficinas satelite están siendo consideradas para el proyecto en la etapa de construcción?	Se informa al interesado que conforme a lo establecido en el Apéndice Técnico 8, numeral 5.2.2.1.4 - Obligaciones Asociadas al Programa de Atención al Usuario, se señala que: "(...) Cuando situaciones particulares de los proyectos demanden adoptar medidas especiales en torno al sistema de atención al usuario, dichas medidas deberán ser propuestas a la Interventoría y concertadas con la ANI para su aprobación". De lo anterior, se tiene que las oficinas satélites deberán ser implementadas por el Futuro Concesionario durante la etapa de construcción de acuerdo con los frentes de obra implementados y el avance de las obras.	AT 8, capítulo 5, Instrumentos de gestión social, numeral 5.2.2.1.4, Obligaciones asociadas al programa	Técnica
1069	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	Favor confirmar si la construccion de las obras hidraulicas sobre el humedal de torca puede ser diferente al uso de puentes	Se informa al interesado que, no se acoge su solicitud, ya que en el Apéndice Técnico 1, Tabla 9, las obras en la Conexión de los humedales esta establecidas como obras hidráulicas que mínimo deben tener una luz libre de 40 m. La solución técnica que adopte el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III deberá cumplir por lo menos 240 metros por calzada de acuerdo con lo establecido en la Nota 2, de la Tabla 9 del AT1.		Técnica
1070	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	Favor confirmar si la luz de 240 m de las obras hidraulicas sera medidad en cada calzada o por el contrario xcorresponde a la sumatoria de 480 m de ambas calzdas como lo dice la nota incluida en la tabla 9	Se informa al interesado que las obras en la Conexión hídrica de los humedales y su ubicación deberá ser definida por el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III, de acuerdo a lo establecido en la Tabla 9 de la Secóin II.4(c) del Apéndice Técnico 1, lo anterior, teniendo en cuenta que con la publicación de la Adenda 5 en el SECOP I y en la página web de la Entidad, se ajustó la Tabla 9 y se eliminó la Nota relacionada con las obras de conexión hídrica. En ese orden de ideas, su entendimiento es correcto, sin perjuicio de la solución técnica que adopte el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III deberá cumplir con los determinantes que establezcla la Autoridad Ambiental para ese tipo de infraestructura. Adicionalmente, se aclara que la información contenida en el CUARTO DE DATOS se incluye a título meramente informativo de acuerdo con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones.		Técnica
1071	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	Favor aclarar si los predios remanentes de las las intersecciones (lazos) podran ser usados por la concesion.	Respecto de las áreas remanentes cabe aclarar que su definición se encuentra en el numeral 2.3 "Se refiere a aquella área de un Predio que, por sus condiciones de funcionalidad y/o potencial desarrollo queda determinada en el esquema o plan de ordenamiento territorial del municipio en el que se encuentra como "No desarrollable para ningún tipo de actividad" mediante certificado emitido por la Alcaldía Municipal correspondiente, o por tratarse de zonas críticas o de riesgo ambiental o social, que pueden ser adquiridas (Ley de Infraestructura, Artículo 33), y que será el resultado del análisis de las condiciones actuales y anteriores a la ejecución del proyecto", por lo que un avez se cuente con los Diseños Fase III se podrá revisar el tipo de uso a que se refiere el interesado, ya que si va a ser utilizada por el Concesionario para el proyecto debería encontrarse dentro de las áreas requeridas.		Técnica – Predial
1077	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	No está claro para la UF7 si 3 puentes vehiculares que menciona la tabla 7 del apéndice de alcance son obras a ejecutar o solo obras para tener en cuenta	Se informa al interesado, que el Apéndice Técnico 1 – Alcance, se establece las obras a realizar en el proyecto, como lo especifica la Tabla 7 del mencionado apéndice en la fila de la UF7, se menciona: "3 puentes vehiculares proyectados: Puente padre Jesús K1+146.39, Puente K3 + 600, Puente Tres Esquinas K7+340"; los tres puentes hacen parte del alcance del proyecto. Adicionalmente, se informa que para mayor claridad que, con la publicación de la Adenda 2 en el SECOP I y en la página web de la Entidad, se ajustó el Apéndice Técnico 1, Tabla 9, en el sentido de incluir de manera explícita la construcción de los 3 puentes mencionados en su observación.		Técnica
1079	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	La siguiente información no se encuentra contenida en el cuarto de datos: Cra 7ª. (Para vía nueva y Rehabilitación de la Existente) Cartera de Coordenadas en Excel cada 10 m, para Ubicación de Calzada, Intersección y Andenes. Cartera de Movimiento de Tierras en Excel cada 10 m (Excavación y Terraplén). Cartera de Cantidad de Materiales en Excel cada 10 m (MDC-BG-SBG) Cartera de Cantidades Urbanismo.	Se informa al interesado que, para la UF6 - Carrera Séptima la información de las carteras del diseño geométrico se encuentran compartidas en el Cuarto De Datos, Carpeta Bogota, Carpeta C, Carpeta C15, como se anunció en el Aviso Informativo No 1 publicado en la página web de la entidad y en el SECOP I. Se aclara que la cartera de cantidades solicitadas del urbanismo y andenes no están incluidos en la carpeta compartida. Respecto a las carteras de movimientos de tierras de las diferentes Unidades Funcionales, es el interesado quien tiene la responsabilidad sobre la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta. Finalmente, la información disponible es suficiente para que los oferentes procedan al análisis que conduce a la definición de la factibilidad técnica del proyecto.		Técnica

1081	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	Se realizará la conexión vial en doble calzada entre los Intercambios de la Carrera 7a (ubicado en la calle 237) con el intercambio de la Autopista Norte	Se informa al interesado que, la futura intersección de la Calle 235 o Av. Guaymaral del K6+200 (no en la calle 237) en la Carrera Séptima, se proyectaron los diseños de referencia para una armonización con el corredor de la Av. Guaymaral, aunque la misma no se encuentra incluida dentro del alcance del proyecto.		Técnica
1086	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	en consideración a las cuantias de las primas de las pólizas del contrato de concesión, se solicitar modificar que estas deban ser pagadas por el Contratista tomador del Seguro al momento de la entrega de la misma a la ANI y aceptar que se pueda aportar acuerdo de pago de prima con la certificación expedidas por la Aseguradora de no terminación automatica del contrato de seguro por mora en el pago de la misma. Dejando de esta forma indemne a la Entidad contratante en caso de siniestro.	No es posible aceptar la propuesta de cambio, ya que ello pone en riesgo la operatividad de las pólizas y la cobertura de los riesgos del contrato. Lo anterior teniendo en cuenta que la ley 1150 de 2007, precaviendo el riesgo de quedar sin cobertura, señaló que las pólizas de cumplimiento no terminarán por mora en el pago de la prima. Ahora bien, al no establecer para los demás seguros indicados en el Dec. 1082 de 2015 la no terminación por mora en el pago de la prima, ni la opción expresa de aceptar para el efecto acuerdos de pago, no es dable para la entidad aceptarlos. Conforme con lo anterior, está consagrado expresamente en los clausulados de la ANI , los cuales han sido adoptados y depositados por las compañías de seguros en la Superintendencia Financiera de Colombia, que " EL PAGO DE LA PRIMA CORRERÁ A CARGO DEL CONTRATISTA TOMADOR DEL SEGURO. LA PRIMA Y LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN LA PÓLIZA, DEBERAN PAGARSE AL MOMENTO DE LA ENTREGA DE LA MISMA AL CONTRATISTA ASEGURADO PRINCIPAL Y NO HABRÁ, POR LO TANTO, LUGAR A LA TERMINACIÓN AUTOMÁTICA DEL CONTRATO DE SEGURO POR MORA EN EL PAGO DE LA PRIMA".	Contrato de Concesión Parte General numeral 12.3 y Apendice financiero 3	Financiera – Seguros
1088	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	solicitamos a la ANI valorar la posibilidad de pactar deducibles tal como lo permite el Artículo 2.2.1.3.3.2.10 del Decreto 1082 de 2015, para garantizar el apetito del mercado asegurador para suscribir este riesgo	El artículo 1103 de Código de Comercio, señala que el deducible es una cláusula según la cual el asegurado debe soportar una cuota en el riesgo o en la pérdida, o afrontar la primera parte del daño. Es así como en la condición "10. Deducible" del Clausulado AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI PÓLIZA DE SEGURO DE RESPONSABILIDADCIVIL EXTRACONTRACTUAL, dispone expresamente que: "El deducible máximo será del 10% sobre el valor de la pérdida y en ningún caso superior a 2.000 salarios mínimos legales mensuales vigentes (SMMLV). A su turno, la parte general del contrato sección 12.8 (a) (v) De conformidad con lo previsto en la Sección 14.2(h)(i) de esta Parte General, y salvo por los hechos que se listan en la Sección 14.2(h)(ii), señala que cualquier pérdida o daño sufrido por la infraestructura y no cubierto por esta garantía será asumido enteramente por el Concesionario, lo cual incluye infraseguros y deducibles. Adicional a lo anterior y en el mismo sentido, en la parte especial del contrato sección 8.5 (c) se anota que serán de cuenta del concesionario las deficiencias del seguro derivadas de incumplimiento de garantías, infraseguros y deducibles. Conforme con las disposiciones indicadas, si es posible pactar deducibles en la póliza, con la condición que sean como máximo del 10% de cada perdida. Ahora bien, cualquier deducible incluido en la póliza en dicho rango, en caso de perdidas, estas serán a cargo del patrimonio del concesionario. Teniendo en cuenta lo explicado, no se acepta la observación.	Contrato de Concesión Parte General Apendice financiero 3	Financiera – Seguros
1092	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	Frente al Seguro de Obras Civiles ANI, solicitamos valorar la modificación del Núneral (i) en su aparte que establece que este seguro cubré los daños de la infraestructura "independientemente de la causa que genere el daño" , ya que estos daños deben ser causados e imputables al asegurado, no por cualquier causa.	El apéndice financiero (AF PÓLIZA DE OBRAS CIVILES) detalla el clausulado completo del seguro de obras civiles de la ANI, en el cual se detallan expresamente las coberturas, las exclusiones, obligaciones y demás condiciones aplicables a este seguro. Es dentro del anterior contexto y en el conjunto total del clausulado pactado, que se cubren los daños que pueda llegar a sufrir la infraestructura "independientemente de la causa que los genere". Lo anterior incluye entre otros aspectos, la aplicación de la sección V, que establece claramente las exclusiones válidas acorde con el contexto de la "cobertura" señalada en el clausulado en mención. Es de anotar que el clausulado es conocido por el sector segurador y se han expedido previamente pólizas con base en el mismo. Por lo anterior no se acepta la observación.	Contrato de concesión Parte General No. 12.8	Financiera – Seguros
1096	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	El Fondeo de la Subcuenta de Interventoría en el evento en que se amplíe la Etapa de Construcción debe ser proporcional al número de meses que se amplíe y al porcentaje de obra faltante. Se debe aclarar no debe dejarse el concepto "Proporcional" sin aclarar.	No se acoge la solicitud del interesado por cuanto el porcentaje de obra faltante no es el factor principal que determinaría el valor con el que se retribuiría a la Interventoría en caso de extenderse la fase de construcción y por lo tanto no pueden supeditarse los fondeos adicionales con base en este criterio. En ese sentido la entidad considera pertinente mantener la redacción actual de la sección 5.6(d) de la parte especial de la minuta de contrato, en la cual se establece la proporcionalidad respecto al tiempo de extensión de la fase: "En caso de que la Fase de Preconstrucción tenga una duración superior a la establecida en la Sección 4.8(a) de esta Parte Especial, el Concesionario deberá fondear la Subcuenta a partir del momento en que debió terminar la Fase en el monto correspondiente a la Fase de Preconstrucción de manera proporcional a la duración adicional"	Parte General Sección 4.10 (h)	Financiera
1098	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	Teniendo en cuenta el riesgo que existe que no sea posible el primer aumento tarifario y dada la necesidad de tener certeza de fuentes de ingreso, se solicita que en el caso en el que no se de el aumento tarifario del peaje la ANI destine el 15% de la explotación comercial a soportar los ingresos dejados de percibir por el Concesionario.	La entidad se permite precisar que el proyecto de Accesos Norte Fase II se encuentra estructurado bajo el marco de los proyectos de Asociación Público Privada de la 5G, lo anterior implica que el proyecto cumple con las caracteristicas establecidas para este tipo de proyectos. En ese orden de ideas, para la 5G se estableció como línea general que la ANI reciba el 15% de los ingresos de explotación comercial. Adicionalmente, con relación a los ingresos dejados de percibir para la 5G se estableció como compartido el riesgo de las variaciones en tráfico para el caso de los proyectos de tipo carretero. Por consiguiente, el concesionario, debe asumir parcialmente las consecuencias de las variaciones en el tráfico. En tal sentido, la entidad considera que el esquema propuesto cumple con lo establecido en la normatividad vigente y en los lineamientos de la entidad respecto a la política de 5G para el modo carretero. Así mismo, los Interesados, al elaborar su Oferta, deberán tener en cuenta que el cálculo de los ingresos, costos y gastos, y cualquier otra información financiera, cualesquiera que éstas sean, se deberán basar estrictamente en sus propios estudios técnicos y en sus propias estimaciones. En todo caso, los estimativos técnicos que hagan los Interesados para la presentación de su Oferta deberán tener en cuenta que la ejecución del Contrato se regirá integramente por lo previsto en dicho Contrato y sus Apéndices y Anexos, así como en el Pliego de Condiciones, y que en sus cálculos económicos se deben incluir todos los aspectos y requerimientos necesarios para cumplir con todas y cada una de las obligaciones contractuales y asumir los riesgos previstos en dichos documentos. Por lo anterior, no se acepta lo solicitado por el observante.	Parte General Sección 3.14(h)(ix)(1)	Financiera
1099	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	En la sección 4.9 (e) de la Parte General se obliga acudir al concesionario en un plazo de 5 días, vencido el plazo de 60 días, al mecanismo de amigable componedor, si no hay acuerdo de las razones por las cuales se debe ampliar el plan de obra, so pena de continuar con el plan de obras vigente, consideramos que es ilegal limitar el derecho del concesionario a acudir al mecanismo de solución de controversias, pues es una violación al legítimo derecho de defensa, en la medida en que posiblemente deberá preparar peritajes etc y en tal plazo es imposible tener dichas pruebas. Debe aclararse esta sección indicando que se podrá acudir al mecanismo de amigable componedor (sin un plazo determinado para acudir al mismo) y mientras tanto estará vigente el plan de obras vigente.	Se informa al interesado que la Entidad considera que los plazos previstos para acudir al Amigable Componedor son suficientes y adecuados, teniendo en cuenta que cualquier controversia relacionada con el Plan de Obras debe ser resuelta con celeridad considerando su relevancia para la ejecución del Proyecto. Por lo anterior, no se acepta su observación. En ese sentido, no existe una vulneración al legítimo derecho de defensa, por el contrario, se garantiza el mismo estableciendo los mecanismos alternativos de solución para cada una de las posiles controversias y los plazos en los que se pueden ejercer dichos mecanismos, los cuales son conocidos por las Partes desde la publicación del proceso de selección. Por lo anterior no procede su observación.	Parte General Sección 4.9 (e)	Jurídica – Defensa Judicial

1100	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	Aclarar en la sección 4.10 (h) que significa "como tampoco aplicarán pagos a favor del Concesionario por riesgos de menor recaudo a cargo de la ANI, generados por el plazo adicional", significa esto que se pierde el Soporte de Ingreso?	Se informa al interesado que el soporte de ingresos está definido en la sección 3.4(b) de la Parte General del contrato y aplica "para cada periodo de doce (12) Meses consecutivos contados desde la suscripción de la última Acta de Terminación de Unidad Funcional", y por lo tanto su medición se retrasa automáticamente en la medida en que el Plazo Adicional obtenido en virtud de la sección 4.10 retrase la última Acta de Terminación de Unidad Funcional. De no ser ese el caso no se tendría afectación sobre la medición del soporte de ingresos. En todo caso debe considerarse que en el fragmento transcrito es clara la delimitación de la excepción únicamente hacia los eventos generados por el plazo adicional, por lo cual no se afecta el esquema de riesgos general del contrato con respecto a lo establecido con relación al soporte de ingresos.	Parte General Sección 4.10(h)	Financiera
1104	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	En la sección 7.2 e) de la Parte General por favor indicar cual será el procedimiento establecido por la ANI; una regulación tan importante para efectos de cierre financiero etc, no puede quedar abierta en el Contrato de Concesión	Se informa al interesado que el literal siguiente al referido, es decir la Sección 7.2(f) de la Parte General, indica con detalle el procedimiento con el que se pagarán los montos a cargo de la ANI.	Parte General Sección 7.2 (e)	Financiera
1105	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	Aclarar en la sección 7.2 (f) que a partir de que se presenta la cuenta de cobro en orden se tiene derecho al reconocimiento de intereses.	Se aclara al observante que la fecha de inicio para contar los plazos para pago de intereses (remuneratorios y mora) corresponde a la fecha en la cual la ANI ha aceptado que existe una obligación y determinado el monto preciso, es decir la aprobación de la cuenta de cobro o la expedición de la resolución correspondiente según sea el caso, pues no tendría fundamento legal establecer una fecha anterior. En todo caso se precisa que las condiciones en las que la ANI reconocería intereses las puede encontrar en la sección 3.6 del contrato Parte General.	Parte General Sección 7.2 (f)	Financiera
1106	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	En la sección 9.2 g) confirmar nuestro entendimiento que el valor de la totalidad de dichos predios serán asumidos por la ANI	Se informa al interesado que su entendimiento no es correcto. La obtención de los predios, en caso de requerise predios adicionales, se adelantará conforme a lo establecido en el capitulo VII, es decir, de acuerdo con el esquema de riesgos compartido establecido en la sección 7.2 (d) del Contrato Parte General. Adicionalmente, se debe tener en cuenta lo establecido en la sección 7.4 del Contrato Parte General, en cuyo caso se deberá seguir el procedimiento correspondiente.	Parte General Sección 9.2 (g)	Financiera
1107	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	¿Qué sucede en el evento en que al concesionario recaudador se le apliquen deducciones, multas sanciones, embargos etc que impidan la transferencia de recursos al proyecto? Debe aclararse que la ANI debe garantizar el giro de los recursos a los cuales tendría derecho el concesionario sin la aplicación de dichas sanciones o multas o deducciones.	Se aclara al interesado que las deducciones se aplican sobre la retribución a la que tiene derecho un concesionario en aplicación de la fórmula de la sección 4.3 de la parte especial del contrato, suma que corresponde al ingreso del concesionario y no al ingreso del proyecto. Por otro lado, las multas y sanciones son responsabilidad de quien fue multado y tampoco deben descontarse de recursos del recaudo de peaje, especialmente considerando que estos están depositados en una subcuenta de la cuenta ANI. Por la anterior la imposición de deducciones, descuentos, multas y sanciones al concesionario de Accesos Norte I en caso de presentarse no afectaría los recursos destinados al proyecto Accesos Norte II y esto es claro a lo largo del contrato, en las secciones correspondientes a subcuentas, retribución, deducciones, descuentos y multas.	Parte General Sección 10.1.	Financiera
1108	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	En la sección 3.3. c) de la Parte Especial aclarar que pasa si no se llega un acuerdo con el Concesionario Recaudador en relación con las tarjetas inteligentes	Inicialmente se informa que, en la Resolución No 20213040025145 del 17 de junio de 2021 se crean las tarifas Diferenciales IE2 y IIE2 que aplican para los Peajes Andes, Fusca y Unisabana, que actualmente son operados por el Concesionario de Accesos Norte a la Ciudad de Bogotá. De igual forma, mediante el aviso informativo No 8 publicado en Secop I y en la página web Ani, se informó que se público el procedimiento para implementar las tarifas diferenciales, ubicado en el cuarto de datos, carpeta Otros Documentos, Carpeta C, Archivo C1, documento que estipula las actividades que debe realizar cada Concesionario, entre estas la entrega de los TAG RFID o Tarjetas Inteligentes.	Parte Especial Capítulo 2 Sección 3.3. (c)	Técnica

1110	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	Para efectos de tener seguridad jurídica en el cierre financiero, se solicita eliminar la palabra "Hasta" para efectos del plazo del cura del 20% por no terminación de Unidad Funcional.	Se informa al interesado que no se acepta su observación. La ANI considera que el Plazo de Cura establecido para sanear el incumplimiento en la terminación de las Unidades Funcionales establecido es razonable y corresponde con las necesidades del Proyecto y se señala que puede ser hasta del 20% del plazo inicialmente previsto para la terminacion de UF teniendo en cuenta que el concesionario puede requerir un plazo menor para subsanar el incumplimiento, según lo determine la Interventoría	Parte Especial Sección 7.1.(c)	Jurídica – Sancionatorios
1112	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	En la Sección 4.5 a) (v) de la Parte Especial se indica que "Le corresponde al Concesionario asumir la responsabilidad por la modificación de las pólizas que garanticen la estabilidad de las obras que le sean entregadas si las hubiere, adelantando los trámites a que haya lugar frente a terceros. El incumplimiento de esta obligación generará las multas a que haya lugar, de conformidad con lo establecido en la Sección 7.1 de esta Parte Especial.¿ Qué pasa si no es posible modificar las pólizas? Porque se aplicarían sanciones al concesionario? no se entiende esta obligación	Se informa al interesado que no se acepta su observación. Con relación a las pólizas de estabilidad de la infraestructura existente, el Concesionario debe asumir las condiciones de las Sección 4.5(a)(2)(iv) y (v) de la Parte Especial, lo cual no le exime del cumplimiento de las obligaciones de resultado contenidas en el Contrato, en especial, las dispuestas en el Apéndice Técnico 1, a pesar que los tramos entregados cuenten con garantías de calidad y estabilidad de obras. Por lo anterior, si en el cumplimiento de sus obligaciones, el Concesionario realiza obras o trabajos que reemplacen total o parcialmente las obras y los trabajos garantizados por las pólizas de calidad y estabilidad, se entenderá que el Concesionario deberá responder por las correspondientes obras o trabajos en los mismos términos de la infraestructura no intervenida. De acuerdo con lo anterior, es obligación del Concesionario mantener la garantía y aseguramiento de toda la infraestructura que le sea entregada, y por lo tanto cualquier incumplimiento, incluida la obligación de modificar éstas garantías se entendera como un incumplimiento susceptible de la imposición de las multas previstas en la Sección 7.1.	Parte Especial Sección 4.5 a) (v)	Jurídica – Estructuración
1114	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	En la Sección 4.6 e) de la Parte Especial, se solicita incluir que el plazo para llegar a un acuerdo no podrá ser mayor a 6 meses prorrogables de común acuerdo por otros seis meses.	Se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, se realizaron modificaciones en las Secciones 4.2 y 4.6 de la Parte Especial del Contrato, fueron ajustadas, por lo que se sugiere revisar la nueva regulación para una mejor comprensión del proyecto, en lo que respecta a los incrementos tarifarios. De lo anterior, se aclara que, en caso de no darse el primer incremento tarifario en la fecha prevista, el Concesionario podrá proponer diferentes alternativas para lograr dicho incremento de manera gradual durante la Etapa Preoperativa y esta condición no producirá una modificación en el alcance del proyecto.	Parte Especial Sección 4.6.(e)	Técnica – Financiera– Jurídica
1116	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	En el evento en que no sea posible lograr el primer aumento tarifario se solicita que de forma automática se suspenda la obligación del concesionario de continuar cumpliendo obligaciones prediales, redes, ambientales y de ejecución de intervenciones, dado el inminente de riesgo de terminación de contrato, incluyendo la obligación de reconocer al concesionario los costos ociosos en los que incurra en dicho periodo de suspensión de actividades.	Se informa al interesado que, conforme a lo establecido en la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, las condiciones para el logro del primer incremento tarifario cambiaron, siendo ajustadas conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión Parte Especial, Sección 4.6, y eliminando la Sección 4.2 (d) por lo que se sugiere la revisión del documento para la comprensión del ajuste de la regulación al respecto.	Parte Especial Sección 4.6.	Técnica – Financiera– Jurídica
1117	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS 27/08/2021	Solictamos se amplie el plazo el plazo de la Fecha de Ciere de la Licitación Pública contemplado en la Sección 2.3. del Pliego de Condiciones Definitivo, teniendo en cuenta que el tiempo actual contemplado es muy corto para la obtención de todos los documentos y estructuración total de la propuesta ante la ANI por parte de los proponentes interesados.	Se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP I y en la página web de la Agencia.	Sección 2.3. del Pliego de Condiciones Definitivo	Jurídica – Estructuración
1118	CUATRECASAS 27/08/2021	1. Entendemos que las reuniones informativas que se adelantaban entre la entidad y los interesados de conformidad con lo descrito en el reglamento para relacionamiento con los interesados publicado por la ANI en el cuarto de datos se encuentran suspendidas. Esto, de conformidad con el aviso publicado por la entidad. Quisiéramos saber si se han presentado novedades sobre este tema y si se tiene previsto dar continuidad a dichas reuniones?	Se informa al interesado que el pasado 29 de septiembre de 2021, la Entidad llevó a cabo una Reunión Pública Informativa en desarrollo de la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2021, dentro del Proyecto de Asociación Pública Privada de Iniciativa Pública Accesos Norte Fase II, de acuerdo con el Aviso Informativo 3 publicado en el SECOP I y en la página web de la entidad. Así mismo, de conformidad con el Aviso Informativo 6 publicado en el SECOP I y en la página web de la entidad, la ANI procedió a realizar reuniones con cada uno de los interesados en participar en la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2021 dentro del Proyecto de Asociación Pública Privada de Iniciativa Pública Accesos Norte Fase II, las cuales se llevarón a cabo entre el 20 de octubre de 2021 y hasta el 27 de octubre de 2021 de conformidad con lo señalado en el Protocolo de Relacionamiento que se publicó en Secop I y en la Página Web de la Entidad		Técnica

1120	PROINDESA S.A.S. 27/08/2021	La Sección 6.4 del Apéndice Técnico 2 establece que: "Todos los estudios y obras necesarias para mantener las estructuras en perfectas condiciones deberán elaborarse conforme a lo dispuesto en las siguientes normas y códigos: NORMA COLOMBIANA DE DISEÑO DE PUENTES (CCP-2014), adoptado mediante Resolución 108 del 26 de enero de 2015 del Ministerio de Transporte, o la(s) que la sustiya(n), modifique(n), adicione(n) o derogue(n) durante la ejecución del Contrato, según lo dispuesto en el literal 4.11 de la Parte General del Contrato. Especificaciones relativas a puentes emitidas por la AASHTO (según estas normas sean adicionadas o modificadas de tiempo en tiempo)". De lo anterior, se extrae que los estudios y actividades de mantenimiento sobre los puentes se deben realizar por parte del Concesionario conforme a lo establecido en la CCP-2014 y especificaciones emitidas por la AASHTO. Por su parte, el literal (a) y (b) de la Sección 3.2 del Apéndice Técnico 3 establece que: "(a) Para el desarrollo de las Intervenciones del Proyecto relacionadas con la Construcción, Rehabilitación y/o Mejoramiento de puentes, viaductos y otras estructuras, el Concesionario deberá cumplir con las especificaciones establecidas en el Apéndice Técnico 1 y los manuales y/o normas técnicas que de acuerdo con la Ley Aplicable vigente al momento de la presentación de la Oferta sean obligatorias para la ejecución de este tipo de Intervenciones y, en particular, pero sin limitarse, con las identificadas en el siguiente listado: (i) NORMA COLOMBIANA DE DISEÑO DE PUENTES (CCP-2014) adoptada mediante Resolución No. 108 del 26 de enero de 2015 del Ministerio de Transporte. (ii) NORMAS COLOMBIANAS DE DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN SISMO RESISTENTE: NSR 10. (iii) MANUAL DE CIMENTACIONES SUPERFICIALES Y PROFUNDAS PARA CARRETERAS adoptado mediante Resolución No. 1049 de 11 de abril de 2013 del Ministerio de Transporte. (b) En caso de que algunos parámetros no estén establecidos en las normas anteriores el Concesionario deberá utilizar las especificaciones y/o normas técnicas de carácter internacional listadas a continuación: (i) AASHTO LRFD Bridge Construction Specifications, Customary U.S. Units, 7th Edition, 2014, with 201 Interim Revisions. (ii) American Standars for Testing and Materials - ASTM. (iii) American Concrete Institute - ACI. (iv) American Institute of Steel Construction - AISC. (v) Instituto Colombiano de Productores de Cemento". Por lo expuesto, es nuestro entendimiento que las actividades y estudios que el Concesionario realice como parte de sus obligaciones de Mantenimiento para la conservación de los puentes y estructuras se deben realizar con base en lo previsto en la CCP-2014 y las especificaciones emitidas por la AASHTO, mientras que las actividades de Construcción, Rehabilitación y/o Mejoramiento de los puentes que hacen parte de las Intervenciones se deben ejecutar de acuerdo con las normas técnicas establecidas en los literales (a) y (b) de la Sección 3.2 del Apéndice Técnico 3, es decir que las actividades de Mantenimiento de los puentes no incluyen las NSR-10, el Manual de cimentaciones superficiales y profundas para carreteras ni las especificaciones internacionales como la LFRD de la AASHTO. Por favor solicitamos confirmar si nuestro entendimiento es correcto.	Se aclara al interesado que el Futuro Concesionario deberá elaborar los diseños fase III teniendo en cuenta la normatividad aplicable en la materia establaecidas en el Apendice técnico 3. De igual forma de acuerdo con el Apéndice Técnico 2 – AT2 - Sección 6.4 y el Apéndice Técnico 3 - AT3 - Sección 3.2 numerales (a) y (b), el entendimiento del interesado es correcto en la medida que son diferentes las especificaciones de las Intervenciones (AT3) con respecto a los estudios y actividades de mantenimiento (AT2).	Apéndice Técnico 2, Sección 6.4 y Apéndice Técnico 3, Sección 3.2	Técnica
1121	PROINDESA S.A.S. 27/08/2021	La Tabla 6 del Apéndice Técnico 1 establece que para la Unidad Funcional de Operación y Mantenimiento se incluye: "la Operación y Mantenimiento rutinario para el carril de Transmilenio por doce (12) meses contados a partir de la suscripción del Acta de Terminación de la Unidad Funcional 4". Al respecto, la ANI contestó en las respuestas publicadas el 25 de junio de 2021, lo siguiente: "Respuesta No. 179: Se informa al interesado que conforme a lo establecido en el Apéndice Técnico 1, numeral II.4, Tabla 6, UF0, se establece lo siguiente: "Se incluye la Operación y Mantenimiento rutinario para el carril de Transmilenio por doce (12) meses contados a partir de la suscripción del Acta de Terminación de la Unidad Funcional 4". Ahora bien, se aclara que en ningún caso habrá operación del sistema a cargo del concesionario, teniendo en cuenta que dicha competencia corresponde a la Empresa Transmilenio". De la respuesta publicada por la ANI se extrae que el Concesionario no tendrá que realizar actividades de Operación sobre el carril de Transmilenio, dado que estas últimas corresponden de forma exclusiva a la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio. Por lo anterior se solicita precisar que el Concesionario única y exclusivamente realizará actividades de Mantenimiento sobre el carril de Trasmilenio. Adicionalmente, se solicita que se definan de forma especifica las actividades de Mantenimiento rutinario que el Concesionario deberá realizar sobre esta infraestructura, de tal suerte que haya absoluta claridad sobre el alcance de las obligaciones que el Concesionario asume.	Se informa al interesado que, no se acoge su solicitud, ya que el futuro Concesionario tendrá que realizar las actividades de Operación y Mantenimiento de acuerdo con el Apéndice Técnico 4. Sin embargo, mediante la Adenda No 5 publicada en Secop I y en la página web de la Entidad, en la Sección 4.5(e) del Contrato Parte Espacial, se regularon de manera específica los Indicadores a los cuales se les debe dar cumplimiento durante la etapa de operación y mantenimiento y hasta la Reversión anticipada de las intervenciones e infraestructura asociada a Transmilenio.	Contrato Parte Especial Capítulo IV Aspectos Generales 4.3, Apéndice Técnico 1 - Alcance del Proyecto Capítulo II Descripción del Proyecto Tabla 6	Técnica

1122	PROINDESA S.A.S. 27/08/2021	La Sección 3.3(c) de la Tabla de Referencias de la Parte Especial del Contrato de Concesión establece lo siguiente: "Sustitúyase la redacción de la Sección 3.3(c) del Contrato Parte General, en los siguientes términos: (c) Si bien el Concesionario NO tendrá la obligación de llevar a cabo el recaudo de peaje de la totalidad de las Estaciones de Peaje existentes, la ANI deberá garantizar los traslados de las sumas por concepto de Ingreso de Peaje establecidos en la Sección 5.6(h)(1) de esta Parte Especial. El producto del Ingreso de Peaje Neto será consignado en su totalidad en la Subcuenta Ingreso de Peaje Neto y se manejará de conformidad con lo previsto en la Sección 5.6(i) de esta Parte Especial. En todo caso, el Concesionario tendrá la obligación de realizar y asumir los costos de todas las actividades administrativas para verificar la documentación que acredite los requisitos establecidos para el otorgamiento del beneficio de tarifas especiales diferenciales establecidas en la Sección 5.2(a)(ii)(1) y 5.2(a)(ii)(2) de la Parte Especial, incluyendo la instalación de tarjetas inteligentes o sus equivalentes tecnológicos, previa la validación de identidad del beneficiario y del vehículo, para lo cual deberá coordinar con el Concesionario Recaudador las tarjetas inteligentes o sus equivalentes tecnológicos a ser instaladas". Al respecto, se envió una observación a la ANI en la que se manifestó que para el futuro Concesionario no es viable instalar los dispositivos o tarjetas inteligentes en los vehículos a los que se les otorgue el beneficio de tarifas especiales diferenciales, debido a que dicha función corresponderá de forma exclusiva a los Intermediadores del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (INT IP/REV). Frente a esta observación la ANI contestó lo siguiente: "Respuesta 185: Se informa al Interesado, que en el Sistema de Gestión Integral Sección 3.3.3.3 del Apéndice Técnico 2, no se estipula obligación con respecto al Recaudo de Peajes. Adicionalmente en la Sección 3.3.4 del mismo Apéndice, se estipula que el Recaudo de Peaje no aplica para el presente proyecto. Finalmente, en la Tabla de Referencias del Contrato Parte Especial en la sección 1.159 se establece que el recaudo se realiza en el Contrato 001 de 2017". Ahora bien, en la respuesta núm. 134 la ANI manifestó lo siguiente: "Se informa al interesado que la Coordinación se debe efectuar entre los dos Concesionarios, en el documento que se firme en el marco de la Guia para la Formulación del Protocolo de Implementación de las Tarifas Diferenciales, que se publica en el Cuarto de Datos del actual proceso de licitación, dentro del cual se establecen las siguientes obligaciones para el Concesionario del Proyecto Accesos Norte Fase II: (i) De conformidad con lo señalado en el Contrato Parte Especial del proyecto Accesos Norte Fase II, en la Tabla de Referencias a la Parte General, pagar durante la Fase de Preconstrucción, el valor correspondiente a la actualización del software de recaudo por la inclusión de las tarifas diferenciales previstas en la Resolución N° 20213040025145 del 17 de junio de 2021, al concesionario del Contrato N°001 de 2017 o a quien éste designe. (ii) Solicitar a la ANI, la inclusión de las tarifas diferenciales en el software de recaudo de las estaciones de peaje Fusca y Andes. (iii) Recibir la documentación entregada por cada uno de los solicitantes de las tarifas diferenciales. (iv) Armar y custodiar las carpetas de los solicitantes al beneficio de las tarifas diferenciales. (v) Verificar el cumplimiento de los requisitos exigidos para acceder a la Tarifa Diferencial y validarla con la Interventoría del proyecto. (vi) Solicitar a la ANI que se reconozca el beneficio a los solicitantes. Las obligaciones para el Concesionario No 001 de 2017, con respecto a las Tarjetas Inteligentes se establece: (i) Realizar la actualización del software de recaudo por la inclusión de las tarifas diferenciales previstas en la Resolución N° 20213040025145 del 17 de junio de 2021, por solicitud de la ANI. (ii) Ingresar la información de los beneficiarios de las tarifas diferenciales en el software de recaudo, de acuerdo con la información suministrada por la ANI. (iii) Asignar e instalar los TAG RFID (Tarjetas Inteligentes) a los beneficiarios de las tarifas diferenciales". Teniendo en cuenta lo anterior, se solicita comedidamente a la ANI modificar la Sección 3.3(c) de la Tabla de Referencias de la Parte Especial del Contrato, de tal suerte que no se asigne en cabeza del Concesionario las obligaciones que según la respuesta de la ANI serán realizadas por el Concesionario Recaudador. En el mismo sentido, se solicita modificar la Guia para la Formulación del Protocolo de Implementación de las Tarifas Diferenciales para aclarar que: (i) la solicitud de la inclusión de las tarifas diferenciales en el software de recaudo de las estaciones de peaje Fusca y Andes, (ii) la recepción de la documentación entregada por parte de los solicitantes de tarifas diferenciales; (iii) la elaboración y custodia de las carpetas de los solicitantes de las tarifas diferenciales; (iv) la verificación del cumplimiento de los requesitos exigidos para acceder a las tarifas diferenciales; y (v) la solicitud a la ANI para que se reconozca el beneficio a los solicitantes, no serán realizadas por el Concesionario del Proyecto Accesos Norte II sino por el Concesionario Recaudador y/o por el Internediador del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular autorizado para tales fines por parte del Ministerio de Transporte.	Se da respuesta al interesado de la siguiente manera: -Se informa no se acoge la solicitud, ya que en los documentos contractuales y el procedimiento para la aplicación de las tarifas diferenciales son claros las actividades que se deben realizar en cada proyecto, y además no es procedente incluir obligaciones en este proyecto referidas al Concesionario del Contrato 001 de 2017. -Se informa al interesado que se analizó la propuesta de modificación del procedimiento (anterior Guía) para la Implementación de las Tarifas Diferenciales y no se acoge, ya que el Concesionario del proyecto de Accesos Norte Fase II, es el que establece las Tarifas Diferenciales IE2 y IIE2 y por lo tanto se debe hacer cargo de todo lo correspondiente en solicitudes, control de beneficiarios, costos administrativos, custodia de la información, coordinación de las entregas de las tarjetas inteligentes y todo el proceso se debe corroborar por la Interventoría del Proyecto. -Finalmente, se aclara que mediante el aviso informativo No 8 publicado en el SECOP I y la página web de la entidad, se informó el procedimiento para implementar las tarifas diferenciales, ubicado en el cuarto de datos, carpeta Otros Documentos, Carpeta E, Archivo E1.	Apéndice Técnico 2. Sección 3.3.3.3 Sistema de Gestión Integral. Contrato Parte Especial Capitulo II Tabla de Referencia	Técnica
1123	PROINDESA S.A.S. 27/08/2021	En relación con el documento denominado:"lineamientos para la implementación de ciclorruta temporal Autopista Norte entre Calle 189 y Calle 245" elaborado por el IDU y su correspondiente plano, tenemos la siguiente observación: (i) Por las condiciones observadas en campo, parecería más conveniente proponer la construcción de esta ciclorruta en el costado oriental de la Autonorte. Ello, en vista de que: (a) en la actual ampliación de la Autopista Norte (desde la Calle 245 hacia el norte) solo existe ciclorruta por este costado de la vía y (b) la construcción de esta obra en el costado oriental tendría mejor integración con las ciclorrutas que están construidas a lado y lado del canal Torca y que llegan a la Autopista a la altura de la Calle 201. Por lo anteriormente expuesto, se solicita informar si se podría modificar la ubicación de esta obra al costado oriental de la Autonorte.	Se informa al interesado que, no se acoge su observación por las siguientes consideraciones: -Las Unidades Funcionales proyectadas a iniciar la construcción son 1 y 2 que están en la calzada oriental de la Autopista Norte, que de acuerdo con la Adenda 6 publicada en SECOP I y en la página web de la Enditdad, en la Sección 6.2 del Contrato Parte Especial se realizaron ajustes a los plazos de algunas Unidades Funcionales. En ese orden de ideas, el plazo de ejecución de la UF1 se ajustó a 30 meses. -La ciclorruta temporal dará un espacio seguro a los ciclo-usuarios del corredor durante la construcción de las UF1 y 2, ya que una vez inicie las obras de la UF3 y 4, los ciclo-usuarios podrán circular por la infraestructura recién construida de la UF 1 y 2, que ya estará integrada con la ciclorruta que llega por el Torca en la Calle 201. -Con respecto a que en el Contrato 001 de 2017, la ciclorruta se encuentra en la margen oriental, la conexión de occidente a oriente la podrán realizar los ciclo-usuarios en el puente Peatonal de la Bascula ubicado aproximadamente a 800 metros al norte de la calle 245.	Lineamientos para la implementación de ciclorruta temporal Autopista Norte entre Calle 189 y Calle 245	Técnica
1124	PROINDESA S.A.S. 27/08/2021	Entendemos que lo previsto en el parágrafo primero del artículo 2.2.2.3.4.4. del Decreto 1076 de 2015 no aplica al oficio de la ANLA núm. 2019128388-2-000 del 29 de agosto de 2019, ya que dicho acto administrativo fue expedido con anterioridad a la entrada en vigencia del Decreto 1585 de 2020, el cual dispone en el párágrafo 1°A del artículo 1 lo siguiente: "Lo dispuesto en el Parágrafo 1° de esta norma se aplicará a los trámites de solicitud de Diagnóstico Ambiental de Alternativas que se inicien a partir de su vigencia". Favor confirmar si nuestro entendimiento es correcto.	En atención a la solicitud del Interesado se debe manifestar que esta Agencia no tiene la competencia para emitir el concepto solicitado dado que le corresponde a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales. Sin embargo, se le recuerda al interesado que la misma ANLA bajo el oficio de salida citado en su pregunta, señaló: "(...) para esta Autoridad Nacional es claro desde el punto de vista técnico que la existencia y operación actual de la infraestructura vial de la Autopista Norte y de la Carrera Séptima, en relación con el proyecto de ampliación de las mismas, no permite desde el punto de vista de localización el planteamiento de otros trazados por áreas diferentes; (sic..) Por consiguiente, se establece que no hay corredores u opciones viales en otras áreas más favorables para el desarrollo del proyecto, toda vez que los corredores disponibles ya se encuentran intervenidos, minimizando con ello afectaciones adicionales al recurso hídrico y los ecosistemas existentes, así como a las comunidades, e intervenciones socio-prediales significativas; por lo tanto, se considera procedente que se continúe con el Estudio de Impacto Ambiental – EIA, buscando con el diseño del proyecto reducir al máximo las afectaciones a los elementos del entorno". De otra parte, en lo que compete a esta Agencia y al proyecto Acenorte 2, el pronunciamiento emitido por la ANLA bajo el radicado ANLA No. 2019128388-2-000 del 29 de agosto de 2019 goza de plena validez y vigencia.	Oficio ANLA núm. 2019128388-2-000 del 29 de agosto de 2019	Técnica – Ambiental
1125	PROINDESA S.A.S. 27/08/2021	La ANLA en el oficio núm. 2019128388-2-000 del 29 de agosto de 2019 sostuvo lo siguiente: "(...) la ANI indica que no está prevista la intervención directa de las rondas hídricas de los citados cuerpos de agua, dado que las actividades de construcción de los carriles se adelantarán al interior del separador que divide las calzadas de la Autopista Norte, mientras que las actividades de obras de espacio público (UF 5) se realizarán entre el borde externo de cada una de las calzadas externas de las vías existentes y el borde externo de las rondas de cada uno de los humedales definido en el Decreto No. 1468 de 2018 del MADS". Como consecuencia de lo anterior, la ANLA señala más adelante en el mismo oficio que: "3.3 (...) De la información suministrada por la ANI, se pudo establecer que las actividades de ampliación del corredor Autopista Norte, se llevarán a cabo al interior del separador central que divide las calzadas oriental y occidental, con el fin de no generar afectación a las rondas de los humedales de Torca y Guaymaral, que hacen parte del Complejo de Humedales Urbanos del Distrito y colindan con la Autopista Norte de Bogotá entre las calles 207 a 223 (Torca al Oriente y Guaymaral por el Occidente)". Teniendo en cuenta lo anterior, solicitamos a la ANI la sustentación técnica y ambiental para concluir que la ejecución del Proyecto no afecta los referidos ecosistemas.	En el entendido que el proyecto propende por la restauración de la conexión hidráulica y por ende el flujo hídrico entre los humedales de Torca y Guymaral, no solo se espera la amortiguación de las inundaciones que se presentan en el sector en temporada invernal, sino que además se incremente de manera continua la oferta de la provisión de servicios ecosistémicos y paisajísticos asociados a los humedales. Lo anterior en concordancia con las disposiciones contenidas en el Plan de Acción del Plan de Manejo Ambiental de los Humedales Torca y Guaymaral, el cual señala que el Protocolo de Recuperación y Rehabilitación Ecológica de humedales en Centros Urbanos (SDA, 2008) establece que los factores más potentes en el control de los diferentes procesos ecológicos en los ecosistemas de humedales son la hidrología y la hidrodinámica. En conclusión, en los diseños de referencia no hay intervención en los humedales y el proyecto busca garantizar una adecuada conexión hídrica entre ambos.	Oficio ANLA núm. 2019128388-2-000 del 29 de agosto de 2019	Técnica – Ambiental

1127	PROINDESA S.A.S. 27/08/2021	El Apéndice Técnico 6 en el literal (e) del capítulo IX, establece que:"Para los fines de intervención de la Carrera Séptima, el Concesionario deberá, por su cuenta y riesgo, adelantar los trámites necesarios para la sustracción de las Reservas Forestales de los Cerros Orientales y del Río Bogotá, ante la(s) Autoridad(es) Ambiental(es) Competente(s). Así mismo dar cumplimiento a los requerimientos que realicen dichas Autoridades en relación con estas Sustracciones." En relación con esta obligación se solicita a la ANI que indique si se han realizado gestiones ante la Autoridad Ambiental para confirmar la viabilidad de sustraer áreas de las Reservas Forestales de los Cerros Orientales y del Río Bogotá que autoricen la ejecución de las Intervenciones asociadas a la Carrera Séptima, ya que en el documento emitido por la Corporación Autónoma Regional de Cundinarma denominado: "Modificación al Plan de Manejo Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá" del año 2016, se encuentra prohibida la construcción de nueva red vial y existen pronunciamientos judiciales que han imposibiltado la construcción de obras que impactan los cerros orientales, como son entre otros, las sentencias proferidas por el Consejo de Estado radicado número: (i) 25000232500020050066 2 03 del 5 de noviembre de 2013, C.P. doctora María Claudia Rojas Lasso; (ii) 25000-23-24-000-2011-00746-01(AP) del 11 de diciembre de 2013, C.P doctora María Elizabeth García González; (iii) AP-25000-23-27-000-2001-90479-01 del 28 de marzo de 2014, C.P. doctor Marco Antonio Velilla Moreno.	En atención a la observación le manifestamos que, contrario a lo manifestado por el Interesado, el actual concesionario de Accesos al Norte de Bogotá 1, obtuvo la sustracción para la Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá para fines equivalentes a los que se buscan con el alcance de intervención para la carrera séptima. La citada sustracción fue otorgada bajo la Resolución 685 emitida apenas el pasado 29 de junio de 2021, en cuyo artículo primero se lee: "Efectuar la sustracción definitiva de 1.40 hectáreas de la Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental De Bogotá, de acuerdo con la solicitud presentada por la sociedad ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ S.A.S. -ACCENORTE S.A.S-, con NIT 901.039.225-8, para el desarrollo del proyecto "Mejoramiento y ampliación de la carrera séptima desde la Calle 242 hasta el sector de La Caro, Unidad Funcional 1 (. .)". La resolución 685 de 2021, se muestra en los documentos compartidos en el Cuarto de Datos Carpeta Bogota, Carpeta J, Carpeta J13. Información que se compartió desde la publicación del avisó Informativo No 5 en Secop I y en página web Ani. Por lo anterior, no es de esperarse impedimentos para los fines de sustracción de la Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá para el proyecto Accenorte II. De otra parte, se resalta que dentro de las obligaciones a cargo del Concesionario se encuentra la señala que debe cumplir en todo momento con la normatividad ambiental vigente, entregar los documentos y estudio con el alcance y los requerimientos que le sean fijados por las autoridades ambientales competentes. (Apéndice Técnico Ambiental, numeral 3.2, literal c).	Apéndice técnico 6, Capítulo IX, literal (e)	Técnica – Ambiental
1128	PROINDESA S.A.S. 27/08/2021	En el evento en que sea inviable sustraer la Reservas Forestales de los Cerros Orientales y/o la Reserva Thomas Van Der Hammen, la ANI aceptaría que se modifique el alcance del proyecto por la inviabilidad de obtener la Licencia Ambiental que autorice la ejecución de las Intervenciones asociadas a la carrera séptima.	En atención a la inquietud del interesado se le manifiesta que, el Contrato de Concesión prevé las herramientas a las que podrán acudir las partes frente a las diferentes situaciones o eventos que se puedan presentar en el desarrollo del proyecto. Sin embargo, no es viable emitir un concepto de fondo a partir de un supuesto y sin conocer los hechos de facto que dieron lugar a la materialización de la situación o evento.	Apéndice Técnico 1	Técnica – Ambiental
1131	PROINDESA S.A.S. 27/08/2021	En esta sección del Apéndice Técnico 1 se establece que: "Se incluye la Operación y Mantenimiento rutinario para el carril de Transmilenio por doce (12) meses contados a partir de la suscripción del Acta de Terminación de la Unidad Funcional 4". Al respecto, agradecemos se precise en los documentos contractuales el procedimiento de reversión especial que se surtirá y adicionalmente solicitamos se elimine la referencia a la Operación debido a que se presta para confusiones, ya que el Concesionario no tendrá a su cargo este tipo de actividades por corresponder de forma exclusiva a TMSA.	Se informa al interesado que, no se acoge su solicitud, ya que el futuro Concesionario tendrá que realizar las actividades de Operación y Mantenimiento de acuerdo con el Apéndice Técnico 4. Sin embargo, mediante la Adenda 5 publicada en el SECOP I y en la página web de la Entidad, en la Sección 4.5(e) del Contrato Parte Especial, se regularon de manera específica los Indicadores a los cuales se les debe dar cumplimiento durante la etapa de operación y mantenimiento y hasta la Reversión anticipada de las intervenciones e infraestructura asociada a Transmilenio.	Apéndice Técnico 2, Sección 6.3.4	Técnica
1134	PROINDESA S.A.S. 27/08/2021	En la Tabla 7 del Apéndice Técnico 1 se indica: "Intersección a desnivel en la calle 201 (Avenida El Polo) deberá incluir: … En la parte central de la intersección debe armonizarse con el perfil vial del plan de ordenamiento zonal del norte "Ciudad de Lagos de Torca" … debe permitir la conexión del espacio público no motorizado oriente occidente y Norte Sur A ambos costados. De acuerdo con lo anterior, entendemos que no se construirán los puentes de dos carriles por calzada publicados en el Cuatro de Datos y en su lugar se deben construir dos puentes cada uno con cuatro carriles por calzada más espacio público, para lo cual se requiere un ancho de tablero por puente de 25m aproximadamente. Favor confirmar si nuestro entendimiento es correcto. Además de lo anterior, entendemos que si se requieren más predios, la gestión predial y adquisición de los mismos será responsabilidad del IDU, quien deberá entregar los faltantes como parte de los Predios Distritos en los plazos previstos en el Contrato Parte Especial. Favor confirmar nuestro entendimiento.	Se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda 6 publicada en SECOP I y en la página web de la entidad, se ajustó el alcance de la UF5 en el Apéndice Técnico 1, tabla 7, en el sentido de eliminar la construcción del intercambiador El Polo y en su lugar, el Concesionario deberá elaborar los estudios y diseños a Fase III de dicha obra. Sin perjuicio de lo anterior, para los los estudios y diseños que debe elaborar el Concesionario, se aclara que, el planteamiento en el Intercambiador el Polo es que son dos puentes separados, cada uno de 9 metros de tablero, lo que quiere decir que por puente se tienen dos carriles y en total operan cuatro carriles, dos por sentido de circulación. De igual forma se aclara que la conexión no motorizada norte – sur se realiza a nivel de la autopista norte por las calzadas oriental y occidental, la conexión no motorizada oriente – occidente se realiza por el Intercambiador pasos sur y norte. Finalmente, se informa al interesado que en razón a la no construcción del intercambiador El Polo, los predios que serán entregados en los Predios Distrito no serán necesarios para el desarrollo del proyecto. Aclarando que, si el proyecto requiere áreas adicionales de los predios u otros predios no relacionados en el anexo 7 deberán ser gestionados por el futuro Concesionario.	Apéndice Técnico 1, tabla 7	Técnica

1136	PROINDESA S.A.S. 27/08/2021	Favor publicar en el cuarto de datos la resolución mediante la cual la Secretaría Distrital de Planeación aprobó las franjas de reserva vial y control ambiental proyectadas en el plan de ordenamiento zonal del Norte "Ciudad Lagos de Torca", las cuales según la estructuración de la APP serán utilizadas como área predial para la construcción de las Intervenciones proyectadas.	Se aclara al interesado que, los Estudios y Diseños de Referencia se realizaron con las Reservas Viales establecidas en el Decreto POT 190 de 2004 y el Decreto 088 de 2017, la reserva vial esta compartida en el Cuarto de datos, Carpeta Bogotá, Carpeta L, Carpeta L1, Carpeta L16. Ahora bien, se informa que el 30 de julio de 2021 fue expedida la Resolución de Declaratoria de Utilidad Pública e Interés Social del proyecto Accesos Norte Fase II, la cual, incluye la Franja de intervención de los corredores viales del proyecto, y que puede ser consultada en el CUARTO DE DATOS, Carpeta Otros Anexos, Carpeta B.	Cuarto de Datos	Técnica
1140	PROINDESA S.A.S. 27/08/2021	Al construir el proyecto de la autopista norte desaparecerán los retornos actuales de la calle 191, San Andresito y los cementerios, quedando solamente posible el retorno hacia Bogotá para el tráfico mixto en la intersección El Polo (calle 201) y en el retorno a desnivel ubicado la calle 245 que pertenecen a la UFS según indica la Tabla 6 - Unidades Funcionales del Proyecto. Se solicita a la ANI confirmar si, a pesar de las afectaciones mencionadas, solamente se construirán los retornos descritos en el Apéndice Técnico 1, que dejan la calle 245 como única opción de retorno hacia Bogotá para las comunidades y colegios de las áreas ubicadas entre las calles 201 y 245, o si por el contrario se incluirá dentro del alcance del Proyecto la construcción de un retorno adicional a desnivel hacia la parte media de ese sector.	Se informa al interesado que, su entendimiento es correcto, el proyecto solo contempla dos retornos proyectados en el Intercambiador de la Calle 201 y en la Calle 242, sin embargo se aclara que en el paso por los humedales no es posible implementar este tipo de infraestructura por lo cual se ubico el retorno en la calle 242, adicionalmente con el proyecto implementado los tiempos de recorrido serán menores a los actuales.	Apéndice Técnico 1 Tabla 6	Técnica
1142	COPASA 27/08/2021	En los estudios de geotecnia en Bogotá y Variante Sopó se relacionan ensayos de perforación con piezocono y refracción sísmica. Sin embargo, en los anexos no se presentan los registros de campo con los datos obtenidos en la ejecución de estos ensayos, fundamentales para la interpretación de la zonificación geotécnica. Se solicita a la entidad documentar los registros mencionados como complemento de la información primaria.	Se informa al interesado que, que la información de los Piezoconos, perforaciones refección sísmica disponible es la referenciada e incorporada en los informes de Geotecnia en los capítulos de "Resultados de la exploración" con la cual, se realizó la definición del Perfil Geológico-Geotécnico de los corredores de la Autopista Norte, la Carrera Séptima y la Perimetral de Sopó. La información disponible es suficiente para que los oferentes procedan al análisis que conduce a la definición de la factibilidad técnica del proyecto. No obstante lo anterior, se precisa al interesado que es responsabilidad del futuro concesionario elaborar los estudios y diseños definitivos dando estricto cumplimiento a la normativa vigente, de modo que garantice que las intervenciones proyectadas cumplan con las especificaciones técnicas conforme a la normatividad aplicable. Así mismo, se aclara que la información del Cuarto de Datos estará disponible a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones.	Volumen de Geotecnia. "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTA" GEOLOGÍA Y GEOTECNIA	Técnica
1143	Cintra Infraestructuras Colombia S.A.S 30/08/2021	En el Contrato General capítulo IV dentro de las Obligaciones del Concesionario durante la fase de Preconstrucción apartado 4.2(h) se indica "Preparar y presentar para revisión del Interventor, los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico de todas las Unidades Funcionales, en el plazo máximo previsto en la Sección 6.1(a) de esta Parte General". Y el apartado 4.2(i) indica que "Una vez obtenida la no objeción del Interventor sobre los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico, dentro del plazo máximo señalado en la Sección 6.1(b) de esta Parte General presentar para revisión del Interventor los Estudios de Detalle de las Intervenciones de las Unidades Funcionales cuya ejecución deba comenzar al inicio de la Fase de Construcción, de acuerdo con el Plan de Obras". Cuando se va al apartado 6.1 (a) se indica que los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico para todas las Unidades Funcionales, se presentarán dentro de los doscientos diez (210) Días siguientes a la Fecha de Inicio. Si embargo el apartado 6.1(b) indica que se deberá presentar al Interventor , en el mismo tiempo de 210 días los Estudios de Detalle correspondientes a las Unidades Funcionales cuya ejecución deba comenzar al inicio de la Fase de Construcción de acuerdo con el Plan de Obras, lo cual entra en contradicción con los plazos indicados en el punto 4.2(h). Dado que el periodo de la fase preconstrucción es de 18 meses se solicita que se modifique el apartado 4.2(i) y 6.1(b) alargando el periodo para los estudios de detalle que obliga a tener los estudios de detalle en 7 meses de las unidades funcionales cuya fase deba comenzar al principio de la Construcción, teniendo en cuenta los 18 meses de preconstrucción, la entrega de los estudios de trazado, los plazos de respuesta de la interventoría y el tiempo necesario para obtener el EIA.	Se informa al interesado que, no se acoge su solicitud, ya que los tiempos previstos para la Elaboración de los Estudios de Trazado y Diseño geométrico y los Estudios y Diseños de detalle están acorde con los requerimientos del proyecto, por lo anterior no se realizaran ajustes en las Secciones 4.2 (h), 4.2(i), 6.1, 6.2 y 6.3 del Contrato Parte General. Así mismo, se informa al interesado que de conformidad con los ajustes realizados mediante la Adenda No 5 publicada en el SECOP I y la página web de la Entidad, se ajustó el plazo para la Elaboración de los Estudios de Trazado y Diseño geométrico y los Estudios y Diseños de detalle a 270 días el cual es suficiente para la entrega de los estudios de detalle de las Unidades Funcionales, de otro lado, se informa que mediante Adenda 6 publicada en SECOP I y en la página web de la Entidad, el alcance del proyecto fue modificado para lo que se sugiere la revisión integral del Apéndice Técnico 1 y el Contrato Parte Especial, del cual se resalta la eliminación de la Sección 4.2(d).	CONTRATO GENERAL Capítulo IV y VI	Técnica

1145	Cintra Infraestructuras Colombia S.A.S 30/08/2021	Analizando los plazos de ejecución y el alcance de los trabajos a realizar, (especialmente los de tratamiento y mejoramiento de terreno), vemos con preocupación los plazos tanto cortos definidos para las UF 1 (sólo 18 meses) y la UF 3 (42 meses aunque sólo útiles 24 meses pues habría que esperar a terminar la UF 1 por desvíos de tráfico): En un plazo tan corto no se podrá dar una solución apropiada a los problemas geotécnicos del proyecto y se producirán asentamientos diferidos en el terreno lo que provocará problemas futuros en la Autopista. Además, sus UFs contiguas respectivamente (UF 2 y UF 4) también necesitarían dejar terminadas gran parte de su alcance en los plazos de la UF1 y UF3 para que puedan abrise al tráfico y dar servicio, pues en el pk 2+600 de separación entre las UFs de cada calzada, se encuentra un desnivel de entre 3,63m entre cota de rasante de proyecto terminado (UF 1) con la rasante de Autopista Actual en UF 2; y de 3,75m entre UF 3 terminada y UF 4 en calzada actual, lo que obliga a terminar por lo tanto a terminar también la UF 2 y UF 4 antes de la fecha fin de sus plazos de construcción. Por estos motivos, se estima necesario, y por lo tanto se solicita: 1º) Que el plazo de la UF 1 sea de 30 meses como la UF 2, para dar entrega a ambas a la vez y por lo tanto pueda la Calzada Oriental dar servicio y que no exista discontinuidad en la Autopista (teniendo la UF1 y no la UF2) 2º)Que el plazo de la UF 3 sea de 58 meses como la UF 4, para dar entrega a ambas a la vez y por lo tanto pueda la Calzada Occidental dar servicio y que no exista discontinuidad en la Autopista (teniendo la UF3 y no la UF4)	Se informa al interesado que, de conformidad con la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, en la Sección 6.2 del Contrato Parte Especial se realizaron ajustes con respecto a las terminaciones de las Unidades Funcionales así: La UF1, paso de un plazo de 18 meses a 30 meses, igualando el plazo de la UF2. La UF3, pasó de un plazo de 42 meses a 58 meses, igualando el plazo de la UF4.	Apéndice Técnico 1	Técnica
1147	PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S. 30/08/2021	Con los antecedentes de presentación del proyecto por parte de la ANI, donde se describen los alcances técnicos de UN SOLO PROYECTO, y la respuesta emitida por la ANLA indicando los requisitos para la licencia ambiental, y lo establecido en el Artículo 2.2.2.3.1.3., párrafo 4 del Decreto 1076 de 2015 sobre que "Ningún proyecto, obra o actividad requerirá más de una licencia ambiental (...)", y ante la realidad práctica dada, teniendo en cuenta el alcance de las intervenciones definidas por Unidades Funcionales, se formulan las siguientes preguntas: Sería viable presentar solicitud de licencia ambiental solamente para las Unidades Funcionales que por el alcance de las intervenciones lo requieran? (decreto 1076 de 2015, articulo 2.2.2.3.2.2, numeral 8.1) dejando por fuera de la licencia las demás, y sería viable entonces gestionar los permisos, concesiones y/ autorizaciones que se requieran, ante las autoridades regionales y/o locales según el caso, a pesar de tratarse de una vía de carácter nacional?	En atención a la pregunta realizada por el Interesado, se le informa que, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, la cual es la Autoridad Ambiental Competente para avocar conocimiento del trámite de licenciamiento ambiental del proyecto, manifestó en la comunicación de salida ANLA No. 2019031555-2-000 del 28 de marzo de 2019, que: "(...) si el tramo a intervenir a través de actividades de mejoramiento vial, hace parte del tramo o área en el cual se realizará la construcción de los carriles adicionales, dichas actividades deberán incluirse en el respectivo trámite de licenciamiento ambiental, con el objeto de mantener la unidad e integralidad del proyecto. Asimismo, es importante resaltar que la infraestructura asociada al proyecto vial sujeto a licenciamiento, como puentes peatonales, ciclo-rutas, pasos a desnivel, etc., también hace parte del correspondiente trámite de licenciamiento ambiental, como lo indica el numeral 8.1 del artículo 2.2.2.3.2.2. del Decreto 1076 de 2015". De otra parte, si el Concesionario, en el ejercicio del derecho que le asiste como titular y responsable de la gestión ambiental, considera viable, procedente y eficiente adelantar el trámite de licenciamiento ambiental por Unidades Funcionales, está en su capacidad de hacerlo.	Solicitud a la ANLA, oficio con radicado ANI 2019-605-024302-1 del 26 de julio de 2019. Respuesta de ANLA, oficio con radicado ANLA 2019128388-2-000 del 29/08/2019. Decreto 1076 de 2015, Articulo 2.2.2.3.1.3., párrafo 4 "Ningún proyecto, obra o actividad requerirá más de una licencia ambiental"	Técnica – Ambiental
1148	PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S. 30/08/2021	¿Esta gestión de licencia ambiental por unidades Funcionales y la gestión de permisos, concesiones y/o autorizaciones para lo no licenciado, como se plantea, estaría de conformidad con las reglas de la licitación, según el pliego y los antecedentes citados expedidos por la ANLA?	En atención a la pregunta realizada por el Interesado, se le informa que, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, la cual es la Autoridad Ambiental Competente para avocar conocimiento del trámite de licenciamiento ambienta del proyecto, manifestó en la comunicación de salida ANLA No. 2019031555-2-000 del 28 de marzo de 2019, que: "(...) si el tramo a intervenir a través de actividades de mejoramiento vial, hace parte del tramo o área en el cual se realizará la construcción de los carriles adicionales, dichas actividades deberán incluirse en el respectivo trámite de licenciamiento ambiental, con el objeto de mantener la unidad e integralidad del proyecto. Asimismo, es importante resaltar que la infraestructura asociada al proyecto vial sujeto a licenciamiento, como puentes peatonales, ciclo-rutas, pasos a desnivel, etc., también hace parte del correspondiente trámite de licenciamiento ambiental, como lo indica el numeral 8.1 del artículo 2.2.2.3.2.2. del Decreto 1076 de 2015". De otra parte, si el Concesionario, en el ejercicio del derecho que le asiste como titular y responsable de la gestión ambiental, considera viable, procedente y eficiente adelantar el trámite de licenciamiento ambiental por Unidades Funcionales, está en su capacidad de hacerlo. Finalmente, se le informa al interesado que no existen argumentos para señalar que el pronunciamiento de la ANLA no es coherente con las reglas de la licitación, el proceso y el pliego y demás elementos que hacen parte de la etapa precontractual.	MINUTA CONTRATO-PARTE GENERAL, Numerales 1.104, 1145 y 1194. Respuesta de ANLA, oficio con radicado ANLA 2019128388-2-000 del 29/08/2019.	Técnica – Ambiental
1153	PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S. 30/08/2021	La ANI estableció en la ficha técnica presentada a la ANLA, el mejoramiento de la vía entre la calle 207 y calle 235 (sector humedales), elevando en 4 m aprox., el nivel tanto de la calzada existente como de los carriles de ampliación, con el objeto de recuperar y permitir la conectividad del humedal de torca Guaymaral mediante la implementación de 6 puentes de 40 m de luz. Por su lado en la respuesta de la ANLA, establece que los puentes y en general las estructuras hidráulicas, deberán garantizar un óptimo funcionamiento y la normal, correcta y permanente conectividad de flujo, para lo cual se deberán realizar los estudios hidráulicos e hidrodinámicos necesarios, a partir de los cuales, se definan los parámetros de diseño de las estructuras a construir. Por lo anterior solicitamos nos sea informado lo siguiente: ¿Los diseños de los 6 puentes con 40 m de luz y altura de 4 metros, propuestos por la ANI, tuvieron en cuenta las condiciones ambientales de garantizar un óptimo funcionamiento y la normal, correcta y permanente conectividad de flujo, como lo establece la ANLA?	Se informa al interesado que, en la Adenda No 5 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, se ajustó en el Apéndice Técnico 1, en la Tabla 9, en la cual se indica para las Unidades Funcionales de la 1 a la 4 lo siguiente "Construcción de obras Hidráulicas para la conexión de los Humedales Torca y Guaymaral". Se aclara que la solución técnica que adopte el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III deberá cumplir con los determinantes que establezca la Autoridad Ambiental para ese tipo de infraestructura. Adicionalmente en atención a la petición del Interesado se le manifiesta que, le corresponderá al Concesionario, con base en los estudios requeridos, realizar los análisis solicitados por la ANLA en los términos de referencia a fin de demostrar técnicamente la viabilidad ambiental del diseño propuesto que garanticen la inclusión de medidas de manejo enfocadas a la protección y conservación de los diferentes componentes de la biodiversidad de los humedales, pero que sean armónicas y concordantes con las disposiciones de los distintos instrumentos que sean establecidos por las autoridades y entidades relacionadas con las áreas sensibles identificadas.	ESTUDIO DE HIDROLOGIA, HIDRAULICA Y SOCAVACIÓN, realizado por la Promesa de Sociedad Futura, AÑO 2018.	Técnica – Ambiental

1162	PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S. 30/08/2021	Teniendo en cuenta, que el proyecto contempla la intervención de áreas ambientalmente sensibles como humedales (Torca y Guaymaral), así como la Reserva Forestal Protectora Thomas Van de Hammen y la Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá - RFPBOB, que son condicionantes persistentes en la zona no imputables al Concesionario, y que requieren de trámites de permisos y sustracción de áreas para llevar a cabo las labores constructivas, solicitamos a la entidad aclarar si se tiene definido en el presupuesto y estructuración del proyecto los tiempos de las autoridades ambientales y los costos estimados para tal fin, así como el rubro a través del cual serán reconocidos estas actuaciones ambientales.	Se informa al interesado que el Concesionario, a su cuenta y riesgo, deberá realizar todas las gestiones necesarias para el cumplimiento de la Ley Aplicable vigente en materia ambiental, incluyendo el trámite y obtención de las Licencias y/o Permisos Ambientales y de las modificaciones de los mismos, que resulten necesarios para la ejecución del Proyecto. Sin perjuicio de lo establecido en la Sección 8.1 de la Parte General, el cumplimiento de estas obligaciones por parte del Concesionario no generará compensación ni indemnización alguna a cargo de la ANI, ni será admitido como causal eximente de responsabilidad del cumplimiento de cualquiera de las obligaciones que adquiere el Concesionario en el Contrato de Concesión, salvo en los casos expresamente previstos en el mismo. Se informa al interesado que en el capitulo IV "Compensaciones Socioambientales" están descritas tanto los Items que serán objeto de reconocimiento con cargo a la citada subcuenta, como los que no lo serán. Con respecto a los tiempos, este proyecto establece en su plazo de pre-construcción de 18 meses tiempo suficiente para las Gestiones Ambientales Requeridas.	Apéndice Técnico 6	Técnica – Ambiental
1167	PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S. 30/08/2021	1. Por tal razón, de manera atenta, solicitamos a la entidad esclarecer este punto, ya que, de acuerdo a la cartografía, el proyecto Acceso Norte II Si tendrá intervención a la ronda hídrica declarada mediante decreto 1468 del 6 el agosto de 2018 de los humedales del Torca y Guaymaral pues la vía existente se encuentra dentro de esta área, al igual que algunas bocacalles. Así mismo, esta condicionante ambiental fue crítica para el pronunciamiento positivo de la ANLA, de no requerir un DAA. 2. Por lo anterior; y como no se menciona en ninguna parte del comunicado la extensión actual de la ronda hídrica que ocupa la vía existente de la autopista norte y que por ende se verá afectada por la construcción (mejramiento y rehabilitación) del proyecto. Solicitamos a la entidad si se tiene definida dicha información y los planos respectivos que lo soporten, estos sean publicados para conocimiento de los interesados.	1. Tal como lo señala el interesado las actividades de intervención de ampliación y mejoramiento se dan al interior del Corredor actual y existente, sin que desborde el ancho de la vía declarado, ni intervenga la ronda hídrica declarada. 2. Se informa al interesado que la información cartográfica oficial de los humedales Torca y Guaymaral es la establecida en el Plan de Manejo Ambiental (PMA) de los Humedales, Cartografía con la cual fue adelantada la Estructuración del proyecto. Adicionalmente se aclara que los planos no fueron objeto de actualización teniendo en cuenta que se elaboraron con la cartografía mencionada de los PMA. Es importante señalar que el proyecto está alineado con el instrumento de planificación territorial denominado Plan de Ordenamiento Zonal del Norte "Lagos de Torca", el cual, en el plano 14 "Asignación de Suelo de Cargas Generales" presenta el espacio destinado para malla vial. El citado plano está elaborado a una escala 1:10.000 y hace parte de los Anexos contenidos en el Decreto Distrital 049 de 2018 "Por medio del cual se modifica el Decreto Distrital 088 de 2017 - "Por medio del cual se establecen las normas para el ámbito de aplicación del Plan de Ordenamiento Zonal del Norte - "Ciudad Lagos de Torca" y se dictan otras disposiciones" En el Aviso Informativo No 5 publicado en Secop y página web Ani, se informó que se publicó el Decreto 049 de 2018, ver folio 1886 que contiene el plano 14, en el Cuarto de datos, Carpeta Bogota, Carpeta J, Carpeta J8. Por lo anterior se evidencia que no hay lugar a solicitar la aclaración señalada por el Interesado.	Apéndice Técnico 6	Técnica – Ambiental
1169	PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S. 30/08/2021	La Agencia Nacional de Infraestructura en comunicado a la ANLA radicado 209108301-1-000 del 26 de julio de 2019, efectúa solicitud de pronunciamiento sobre la necesidad de presentar o no, Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA) para el proyecto Accenorte II – Expediente NDA 1274-00. De lo anterior la ANLA otorga respuesta en oficio 2019128388-2-000 de fecha 29 de agosto de 2019, en el numeral 3.3. Consideraciones sobre la información técnica ambiental – Respecto al medio biótico se enuncia lo siguiente: "(…) A partir de la evaluación de la información entregada por la ANI, se observa que el área propuesta para el desarrollo del proyecto Accenorte II, es la más adecuada desde el punto de vista del medio biótico, a fin de alcanzar el objetivo del proyecto. Lo anterior, teniendo en cuenta que, si bien el separador central de la Autopista Norte presenta áreas susceptibles de inundación ante inviernos muy marcados, es claro que dicha afectación podría ser mayor si se optara por la construcción de carriles externos a la vía actual, lo cual intervendría directamente las áreas de los humedales Torca y Guaymaral. Adicionalmente, es importante resaltar el alto grado de intervención encontrado en el área del proyecto, por lo que se considera que las obras propuestas por la ANI deben propender por mejorar la conectividad hidráulica que reviste la mayor importancia ecosistémica de la zona(…)" 1. Con base en lo enunciado; y teniendo en cuenta la información entregada por la ANI a la ANLA para la solicitud de pertinencia o no de DAA, solicitamos aclaración al respecto, debido a que encontramos inconsistencias en lo expresado en el comunicado ANLA, y lo establecido en los documentos contractuales - especificaciones técnicas, debido a que el trazado e intervención del proyecto si contempla la injerencia en las áreas de humedales Torca y Guaymaral. 2. Solicitamos ala entidad publicar los documentos técnicos, ambientales (bióticos, abióticos) y demás aspectos relacionados que fueron allegados a la ANLA, en la solicitud de pronunciamiento del Diagnóstico Ambiental de Alternativas – DAA.	1. Tal como lo señala el interesado las actividades de intervención de ampliación y mejoramiento se dan al interior del Corredor actual y existente, sin que se sobrepase la Reserva Vial proyectada, ni se interviene la ronda hídrica declarada por la Autoridad Ambiental. Por consiguiente, no se encuentra una inconsistencia entre los documentos enunciados por el observante. 2. De acuerdo con el aviso informativo No 1, se publicó en el Cuarto de Datos el oficio de salida ANI No. 2019-605-024302-1 del 26 de julio de 2019 bajo el cual se solicitó a la ANLA el pronunciamiento de Necesidad de Diagnóstico Ambiental de Alternativas para el proyecto, de igual forma se informa la ubicación en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogota, Carpeta J, Carpeta J4, lo cual se vio reflejado en el aviso informativo No 1 que fue publicado en SECOP y en la página web de la entidad. 3. El proyecto ya cuenta con pronunciamiento de DAA, dentro del proceso Ambiental no es necesario realizar una nueva solicitud de DAA y en caso de presentarse por parte del Concesionario una alternativa diferente a la ya aprobada por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales implicaría costos, diseños, impactos (compra de predios, reasentamientos, traslado de redes, análisis de instrumentos de ordenamiento territorial, instrumentos de planificación catastral, entre otros) que no están previstos dentro del Contrato, por lo cual no se considera procedente el trámite y sería a riesgo del Concesionario.	Apéndice Técnico 6	Técnica – Ambiental
1170	PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S. 30/08/2021	Según apéndice técnico 6, capitulo IX sobre las consideraciones especificas, se indica lo siguiente: "(d) Restricciones de intervención. Para los fines de intervención de las unidades funcionales 2 y 4 el concesionario debe en el diseño garantizar un espacio público de mínimo 4.5 m para la Unidad Funcional 5, específicamente en las áreas donde la Autopista Norte colinda con los humedales de Torca y Guaymaral (Áreas que se encuentran protegidas mediante Plan de Manejo establecido por las Autoridades Ambientales competentes) " (Negrilla y subrayado fuera de texto). Por su parte, en el Anexo Técnico 1, Capitulo II sobre la descripción del proyecto, numeral II.4 unidades funcionales del proyecto, en la Tabla 6, sobre las observaciones a las Unidades Funcionales 1, 2, 3 y 4, se indica lo siguiente: "(…) El ancho del espacio público en el paso de los humedales de Torca y Guaymaral dependerá de su Plan de Manejo Ambiental". Es claro de lo anterior, que se tienen dos indicaciones diferentes con respecto al espacio público en inmediaciones de ecosistemas o áreas sensibles como lo son los humedales de Torca y Guaymaral. 1. Por lo anterior, solicitamos de manera atenta, se aclare por parte de la ANI cuál de las anteriores directrices prima. 2. Del mismo modo, se requiere conocer cuál es la posición de la ANI, en caso tal de que no sea posible garantizar un ancho de espacio público de 4.5 metros por darle prioridad a la no afectación de la ronda hídrica de los humedales torca y Guaymaral. 3. En caso de que se requieran ajustar los diseños por garantizar el ancho mínimo estipulado, ¿a cargo de quien quedarán los costos adicionales de dichos ajustes?, entendiendo que estos ajustes no se derivan de decisiones atribuibles al concesionario.	Se da respuesta al interesado informando lo siguiente: 1. La entidad realizó los ajustes a que hubo lugar, consistentes en ajustar el Apéndice Ambiental con el fin de que quede en los mismos términos del Anexo Técnico 1, lo cual se ve reflejado en la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad. 2. De otra parte, en lo relacionado con la pregunta frente a la posición de la ANI en caso de no poder garantizar un ancho de espacio público de 4.5 metros, le manifestamos que prima el cumplimiento de las disposiciones de la normatividad ambiental y pronunciamiento de las autoridades ambientales. 3. Por último, en lo relacionado con su pregunta sobre quién asumirá los costos adicionales de dichos ajustes, se señala que en el marco de la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental el Concesionario deberá adelantar los acercamientos ante las Autoridades Ambientales y a los instrumentos de manejo y control ambiental de los humedales, con base en los cuales debe construir el capítulo de "Zonificación de manejo ambiental del proyecto" y elaborar los diseños y ajustes correspondientes a los mismos durante las gestión ambiental correspondiente. De lo anterior se concluye que los costos están a cargo del Concesionario.	Apéndice Técnico 6 capitulo IX Anexo Técnico 1 Capitulo II	Técnica – Ambiental

1173	PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S. 30/08/2021	En la Resolución N°02074 "Por la cual se declaran concertados los asuntos ambientales del proyecto Plan de Ordenamiento Zonal Norte, POZ Norte - Ciudad Lagos de Torca, para el perímetro urbano de Bogotá. En el cual se establece lo siguiente: "... La Secretaría Distrital de Planeación acoge a las observaciones presentadas por la Autoridad Ambiental, en el siguiente sentido: Dejar explícito en el proyecto de Decreto que la Ampliación de la Autopista Norte, deberá garantizar la conectividad hidráulica del Humedal Torca y Guaymaral y cumplir con la normatividad de compensaciones ambientales por las afectaciones que genere sobre dicha área protegida. Adicionalmente los pasos elevados que se generen deben propender por las condiciones necesarias para establecimiento de fauna. (Pág. 14) ..." Se solicitaa la entidad indicar, si se tuvo en cuenta para la estructuración del proyecto, lo establecido en el Plan de Ordenamiento Zonal Norte, POZ Norte - Ciudad Lagos de Torca, para el perímetro urbano de Bogotá, con respecto a garantizar la conectividad hidráulica del Humedal Torca y Guaymaral y los pasos elevados a construir no incidieran en impactos que afectarán la protección y conservación de la fauna y condiciones de calidad y estado de los humedales y bajo que lineamientos ambientales se efectúo la estructuración del proyecto para dar cumplimiento con lo enunciado.	Se le informa al interesado que sí se tuvieron en cuenta los factores ambientales asociados al citado instrumento de planificación territorial citado en la pregunta dado que el proyecto propende por la restauración de la conexión hidráulica y por ende el flujo hídrico entre los humedales de Torca y Guymaral, no solo se espera la amortiguación de las inundaciones que se presentan en el sector en temporada invernal, sino que además se incremente de manera continua la oferta de la provisión de servicios ecosistémicos y paisajísticos asociados a los humedales. Dentro de acuerdos referidos en el Artículo 3 de la Resolución 2074, se lee que: La Secretaría Distrital de Planeación deberá tener en cuenta las recomendaciones precisadas dadas por las Autoridades Ambientales CAR y SDA en sus respectivas concertaciones ambientales en lo referente a las Estructura Ecológica Principal, suelos de protección, sistema hídrico, Plan de Manejo Ambiental de los Humedales Torca y Guaymaral (…), En las disposiciones contenidas en el Plan de Acción del Plan de Manejo Ambiental de los Humedales Torca y Guaymaral, señala que el Protocolo de Recuperación y Rehabilitación Ecológica de humedales en Centros Urbanos (SDA, 2008) establece que los factores más potentes en el control de los diferentes procesos ecológicos en los ecosistemas de humedales son la hidrología y la hidrodinámica, tal como lo propone el proyecto al propender por favorecer la conectividad hídrica entre los dos cuerpos de agua.	Apéndice Técnico 6	Técnica – Ambiental
1175	PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S. 30/08/2021	Solicitamos a la entidad aclara si en el caso de que se presenten bloqueos o medidas desde las comunidades que se beneficiarán con el proyecto y que impidan la ejecución normal del mismo, ¿se está contemplando dicha situación en la matriz de riesgos y a cargo de quién estaría?	Se aclara al interesado que dentro del contrato se encuentra el riesgo contemplado en la sección 13.2(a)(v) la cual se encuentra a cargo del Concesionario. De igual forma, se precisa que aplicará lo establecido en las secciones 14.2(h) y 14.2(i).	Apéndice Técnico 6	Financiera – Riesgos
1178	PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S. 30/08/2021	Solicitamos a la entidad aclarar como se tiene establecido por parte de la ANI reconocer al Concesionario los costos por posibles retrasos en caso de la suspensión de las actividades forestales por parte de la comunidad de la zona de influencia del proyecto, por imposición de Medidas Cautelares, Tutelas, Suspensión Temporal de Licencia y/o cualquier otro mecanismo social de imposición de suspensiones, que no serían imputables a las actuaciones del Concesionario.	Las actividades forestales asociadas al proyecto se encuentran enmarcadas y reguladas en el proceso de Licenciamiento Ambiental. Cabe resaltar que previo a este proceso, se debe desarrollar un ejercicio de caracterización ambiental y socioeconómica que realiza el Concesionario y es precisamente en esta etapa, donde se identifican esta serie de riesgos. Así las cosas, una vez se identifican, caracterizan y valoran estos potenciales impactos en el marco del Estudio de Impacto Ambiental- EIA, se procede a determinar las medidas de manejo para prevenirlos, mitigarlos, corregirlos y/o compensarlos (Plan de Manejo Ambiental – PMA). Este Estudio de Impacto Ambiental – EIA, posteriormente será objeto de evaluación y pronunciamiento por parte de Autoridad Ambiental, quien determinará como parte de su gestión la pertinencia y/o correspondencia de las medidas de manejo propuestas o impuestas. Ahora bien, cuando en el desarrollo del proyecto se presenta una situación de estas características bajo la concurrencia de tres condiciones: Imprevisible, Irresistible y determinante para la alteración del cronograma de obra, se podrá configurar un posible Evento Eximente de Responsabilidad – EER, el cual se encuentra regulado en la Sección 14.2 del Contrato Parte General, así: "14.2 Evento Eximente de Responsabilidad (a) El Concesionario o la ANI quedarán exentos de toda responsabilidad por cualquier demora en la ejecución de las obligaciones emanadas del Contrato, cuando con la debida comprobación se concluya por acuerdo de las Partes o, a falta de ello, por el Amigable Componedor, que la demora es el resultado de hechos que puedan ser definidos como Evento Eximente de Responsabilidad, en los términos de la presente Sección 14.2. La demora en el cumplimiento de cualquier Contratista o subcontratista del Concesionario no se considerará por si sola Evento Eximente de Responsabilidad, a menos que la existencia de dicha circunstancia sea el resultado a su vez de un Evento Eximente de Responsabilidad. (b) La ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad eximirá a la Parte respectiva del cumplimiento de las obligaciones que se les imponen bajo el Contrato en la extensión prevista en la Ley Aplicable, salvo por las obligaciones de pago de dinero (sin perjuicio de lo previsto en la Sección 3.9(e) de esta Parte General) (…) (h) Compensaciones por Eventos Eximentes de Responsabilidad	Apéndice Técnico 6	Técnica – Jurídica
1179	PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S. 30/08/2021	1. En la zona del proyecto Autopista Norte – Separador Central, hace parte del Programas de Hojas Verdes (Cámara de Comercio de Bogotá - CCB y Corporación Ambiental Empresarial (CAEM) son bonos de hojas verdes para obsequiar en ocasiones especiales para la conservación de ecosistemas y corredores biológicos a través de la siembra de árboles nativos (Parque ecológico la Porna, Parque ecológico Canoas, Autopista Norte entre la Calle 170 y el Puente de la Caro. Lo anterior puede generar riesgos ambientales para el trámite de permiso de aprovechamiento forestal que significarían retrasos en las intervenciones, por lo cual solicitamos a la entidad aclarar si dentro del proceso de estructuración del proyecto se contempló este programa ambiental. 2. Se solicita a la entidad aclarar si se cuentan con soportes de acercamientos y acuerdos establecidos con la Cámara de Comercio de Bogotá, Corporación Ambiental Empresarial (CAEM) y/o con la CAR, que denote que los árboles en el separador de la Autopista Norte que hacen parte del programa de bonos verdes podrán ser intervenidos con la ejecución del proyecto.	Se da respuesta al interesado de la siguiente manera: No se considera que los tramites de los permisos de aprovechamiento forestal puedan generar riesgos ambientales con respecto al no otorgamiento del permiso del mismo por parte de la Autoridad Ambiental Competente, se aclara que, en el plazo de preconstrucción dentro del cual se deberán obtener la licencia ambiental (la cual incluye los permisos de aprovechamiento forestal) para la construcción del proyecto tiene una duración de 18 meses, por lo cual el Concesionario en el Plan de Tramites al que hace referencia el numeral 5.3 del Apéndice Ambiental deberá identificar todo tipo de situaciones, como la que refiere en la pregunta, a fin de cumplir con los plazos estimados dentro del Contrato. De otra parte, se informa que no se tienen acercamientos con las entidades mencionadas, ya que el mencionado Convenio esta vencido desde el 15 de febrero de 2010, como se muestra en los documentos compartidos en el Cuarto de Datos Carpeta Bogota, Carpeta J, Carpeta J15. .	Apéndice Técnico 6	Técnica – Ambiental

1184	Marsh Specialty 30/08/2021	Solicitamos a la ANI que se permita incluir deducibles mínimos toda vez que las aseguradoras generalmente no suscriben riesgos que no incluyan dichos elementos, los cuales aumentan la frecuencia del reporte de siniestros impactando el precio.	El artículo 1103 de Código de Comercio, señala que el deducible es una cláusula según la cual el asegurado debe soportar una cuota en el riesgo o en la pérdida, o afrontar la primera parte del daño. Es así como en la condición "10. Deducible" del Clausulado AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI PÓLIZA DE SEGURO DE RESPONSABILIDADCIVIL EXTRACONTRACTUAL, dispone expresamente que: "El deducible máximo será del 10% sobre el valor de la pérdida y en ningún caso superior a 2.000 salarios mínimos legales mensuales vigentes (SMMLV). A su turno, la parte general del contrato sección 12.8 (a) (v) De conformidad con lo previsto en la Sección 14.2(h)(i) de esta Parte General, y salvo por los hechos que se listan en la Sección 14.2(h)(ii), señala que cualquier pérdida o daño sufrido por la infraestructura y no cubierto por esta garantía será asumido enteramente por el Concesionario, lo cual incluye infraseguros y deducibles. Adicional a lo anterior y en el mismo sentido, en la parte especial del contrato sección 8.5 (c) se anota que serán de cuenta del concesionario las deficiencias del seguro derivadas de incumplimiento de garantías, infraseguros y deducibles. Conforme con las disposiciones indicadas, si es posible pactar deducibles en la póliza, con la condición que sean como máximo del 10% de cada perdida. Ahora bien, cualquier deducible incluido en la póliza en dicho rango, en caso de perdidas, estas serán a cargo del patrimonio del concesionario. Teniendo en cuenta lo explicado, no se acepta la observación.	Contrato de Concesión - Parte Especial - Capítulo VIII Garantías Sección 8.1	Financiera – Seguros
1187	Marsh Specialty 30/08/2021	Considerando que al seguro TRC/OCT le aplican las condiciones referentes al Apéndice Financiero 3, y este seguro debe cubrir los daños que pueda llegar a sufrir la infraestructura independientemente de la causa que genere el daño. Debe modificarse dicho punto pues las pólizas contemplan exclusiones absolutas y algunas relativas que no será posible levantar, por lo cual esta condición de "independientemente de la causa" debe ser modificada para que se pueda colocar la póliza acorde con lo común en dicho sector asegurador.	El apéndice financiero (AF PÓLIZA DE OBRAS CIVILES) detalla el clausulado completo del seguro de obras civiles de la ANI, en el cual se detallan expresamente las coberturas, las exclusiones, obligaciones y demás condiciones aplicables a este seguro. Es dentro del anterior contexto y en el conjunto total del clausulado pactado, que se cubren los daños que pueda llegar a sufrir la infraestructura "independientemente de la causa que los genere". Lo anterior incluye entre otros aspectos, la aplicación de la sección V, que establece claramente las exclusiones válidas acorde con el contexto de la "cobertura" señalada en el clausulado en mención. Es de anotar que el clausulado es conocido por el sector segurador y se han expedido previamente pólizas con base en el mismo. Por lo anterior no se acepta la observación.	Contrato de Concesión - Parte Especial - Capítulo VIII Garantías	Financiera – Seguros
1189	Marsh Specialty 30/08/2021	Solicitamos a la ANI modificar la siguiente cláusula del apéndice financiero 3: "EL PAGO DE LA PRIMA CORRERÁ A CARGO DEL CONTRATISTA TOMADOR DEL SEGURO. LA PRIMA Y LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN LA PÓLIZA, DEBERAN PAGARSE AL MOMENTO DE LA ENTREGA DE LA MISMA AL CONTRATISTA ASEGURADO Y NO HABRÁ, POR LO TANTO, LUGAR A LA TERMINACIÓN AUTOMÁTICA DEL CONTRATO DE SEGURO POR MORA EN EL PAGO DE LA MISMA." En el sentido de, permitir que las mismas puedan ser pagadas de acuerdo con los acuerdos de pago que sean negociados con las compañías de seguros.	No es posible aceptar la propuesta de cambio, ya que ello pone en riesgo la operatividad de las pólizas y la cobertura de los riesgos del contrato. Lo anterior teniendo en cuenta que la ley 1150 de 2007, precaviendo el riesgo de quedar sin cobertura, señaló que las pólizas de cumplimiento no terminarán por mora en el pago de la prima. Ahora bien, al no establecer para los demás seguros indicados en el Dec. 1082 de 2015 la no terminación por mora en el pago de la prima, ni la opción expresa de aceptar para el efecto acuerdos de pago, no es dable para la entidad aceptarlos. Conforme con lo anterior, está consagrado expresamente en los clausulados de la ANI , los cuales han sido adoptados y depositados por las compañías de seguros en la Superintendencia Financiera de Colombia, que "EL PAGO DE LA PRIMA CORRERÁ A CARGO DEL CONTRATISTA TOMADOR DEL SEGURO. LA PRIMA Y LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN LA PÓLIZA, DEBERAN PAGARSE AL MOMENTO DE LA ENTREGA DE LA MISMA AL CONTRATISTA ASEGURADO PRINCIPAL Y NO HABRÁ, POR LO TANTO, LUGAR A LA TERMINACIÓN AUTOMÁTICA DEL CONTRATO DE SEGURO POR MORA EN EL PAGO DE LA PRIMA".	Apéndice Financiero No. 3	Financiera – Seguros
1196	NEOINGENIERÍA P&T 30/08/2021	El requerimiento que se hace en el Apéndice Técnico 1 de construir estructuras de paso en puentes en la zona de interconexión de los humedales Torca - Guaymaral, podría implicar la necesidad de reconformar canales abiertos bajo estas estructuras en sentido oriente-occidente, interrumpiendo el separador de las calzadas proyectadas y afectando directamente la red matriz de 78" que discurre precisamente por dicho separador quedando expuesta a la acción de las aguas. Dicha reconformación de cauces implicaría la modificación del paso de las aguas del humedal Torca hacia el humedal Guaymaral en cualquier época del año, sin embargo como los Estudios Hidráulicos del Estructurador no indican nada a este respecto, se solicita a la ANI excluir del apéndice técnico la obligatoriedad de la construcción de puentes sobre los húmedas Torca y Guaymaral, teniendo en cuenta que la alternativa de construcción en puentes, en primer lugar cambiará las condiciones hidráulicas que prevalecen hoy día sobre estos cuerpos de agua, pero además impactan tanto los niveles máximos que se presenten aguas arriba y aguas abajo del corredor vial, el régimen de niveles de aguas mínimas que deben garantizarse y que pueden afectarse negativamente al aumentar la capacidad de los cruces llegando incluso a desecarlos y el régimen de descarga al río Bogotá; corriente sobre la cual tiene competencia la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) entidad que tiene limitadas las aportaciones de caudal desde este sistema de humedales al río, ya que un aumento descontrolado de los caudales aportantes por el libre paso que generan los puentes proyectados, pueden generar problemas de inundación y estabilidad morfológica de esta última corriente de agua.	Se informa al interesado que las obras en la Conexión hídrica de los humedales y su ubicación deberá ser definida por el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III, de acuerdo con lo establecido en la Tabla 9 de la Sección II.4(c) del Apéndice Técnico 1, lo anterior, teniendo en cuenta que con la publicación de la Adenda 5 en el SECOP I y en la página web de la Entidad, se ajustó la Tabla 9 y se eliminó la Nota relacionada con las obras de conexión hídrica. Por otra parte, se aclara que la solución técnica que adopte el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III deberá cumplir con los determinantes que establezca la Autoridad Ambiental para ese tipo de infraestructura. Adicionalmente, se aclara al interesado que, el proyecto de los corredores viales de la Autopista Norte y la Carrera Séptima está dentro del proyecto del Distrito denominado el POZ Norte Ciudad Lagos de Torca, reglamentado en el Decreto 088 de 2017 y el Decreto modificatorio 049 de 2018. Entre otras el proyecto Lagos de Torca presente la implementación del Parque Metropolitano Guaymaral que busca tener un espejo de agua permanente en los humedales Torca y Guaymaral. Adicionalmente los humedales servirán para almacenar y amortiguar el agua que se genere en un pico súbito, para posteriormente verterla al Río Bogotá reduciendo con esto los riesgos por inundación en la zona. Por lo anteriormente expuesto es que se considera se podrá subir la rasante de la Autopista Norte en el paso por los humedales y así garantizar la Conexión Hídrica de los Humedales. Finalmente, se recomienda que se revise la información referenciada del proyecto Ciudad Lagos de Torca, cuyo enlace se compartió en el Cuarto de Datos en la Carpeta Bogota, Carpeta S, archivo S1.pdf.	Apéndice Técnico 1	Técnica – Ambiental
1201	BBVA Valores 30/08/2021	En caso que la solicitud anterior no sea aceptada, respetuosamente solicitamos aclarar en los documentos del proceso que, en caso de no darse el incremento tarifario descrito en la sección 4.6(e) por causas no imputables al Concesionario: - Todas las obligaciones de construcción a cargo del Concesionario (incluyendo ejecución de obras y fondeos a las subcuentas PAR) quedarán suspendidas de forma automática a partir del 16 de abril de 2024 mientras las partes revisan y acuerdan el nuevo alcance del proyecto - En todo caso, todos los aportes de equity del Concesionario efectivamente desembolsados al Patrimonio Autónomo serán computados para el cálculo de la variable Eh, independientemente del valor del factor FAE y sin necesidad de que el Concesionario o los Prestamistas deban entregar certificaciones soportando la necesidad de los aportes	Se da respuesta al interesado en los siguientes términos: - Conforme a lo establecido en la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, las condiciones para el logro del primer incremento tarifario cambiaron, siendo ajustadas conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión Parte Especial, Sección 4.6, y eliminando la Sección 4.2 (d) de la minuta de contrato Parte Especial, por lo que se sugiere la revisión del documento para la comprensión del ajuste de la regulación al respecto. En la redacción modificada por dicha Adenda, al no estar ya condicionado el alcance del proyecto respecto al cumplimiento de los incrementos tarifarios, no resulta procedente que se incorporen condiciones especiales frente a las obligaciones de construcción, fondeos a las subcuentas, o Giros Equity, por lo cual no se acoge su solicitud. - De igual manera, al no existir una condición extraordinaria en la regulación actual, tampoco resulta procedente su solicitud frente a la modificación de las condiciones para el reconocimiento de los aportes de equity dentro de la variable Eh de las fórmulas de liquidación por terminación anticipada. Se aclara al interesado en todo caso que la entidad considera que a lo largo de la Sección 18.3 de la minuta de contrato Parte General ya se han incorporado las salvedades que abarcan las condiciones que se puedan presentar durante la ejecución del contrato, sin desvirtuar el objetivo del límite que presupone la existencia de la fórmula F y del factor FAE.	Contrato de Concesión Parte Especial	Técnica – Financiera– Jurídica

1203	BBVA Valores 30/08/2021	En caso que la solicitud #1 no sea aceptada, respetuosamente solicitamos también que la ANI incluya en los documentos del proceso las siguientes aclaraciones en caso de no darse el incremento tarifario descrito en la sección 4.6(e) por causas no imputables al Concesionario: - El procedimiento aplicable para que las partes, de buena fe, puedan revisar el alcance del proyecto para determinar si su modificación es viable (incluyendo pero sin limitarse a criterios considerados para la toma de decisiones por parte de la ANI y el procedimiento para la aprobación) - La potencial modificación del alcance del proyecto deberá estructurarse de forma tal que el mismo sea bancable y se pueda restituir la rentabilidad de los Sponsors que se obtenía en el escenario base considerado para el cierre financiero - El plazo máximo para acordar el alcance modificado del proyecto sería de 6 meses prorrogables de comun acuerdo entre las partes otros seis meses. - Que una vez agotado el plazo anterior, y sin que las partes hayan llegado a un acuerdo sobre la modificación en el alcance del proyecto, automáticamente se entendería que las partes aceptan y reconocen la ocurrencia de una causal de terminación anticipada	Se informa al interesado que mediante lo establecido en la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, cambiaron las condiciones para el logro del primer incremento tarifario, siendo ajustadas conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión Parte Especial, Sección 4.6, y eliminando la Sección 4.2 (d) por lo que se sugiere la revisión del documento para la comprensión del ajuste de la regulación al respecto.	Contrato de Concesión Parte Especial	Técnica – Financiera– Jurídica
1204	BBVA Valores 30/08/2021	Amablemente solicitamos que ANI incluya en la Parte Especial qué ajustes implementaría respecto a la modificación del alcance del proyecto en caso de no materializarse el primer incremento tarifario, en términos de (i) obras a excluir, (ii) reducción en giros de Equity mínimos y fondeos de subcuentas, y (iii) potencial ajuste en el VPIP (similar a lo contemplado respecto al alcance reducido sin la ampliación de la Carrera Séptima). Lo anterior con el fin de permitir que los potenciales proponentes y financiadores puedan evaluar este potencial alcance alternativo y minimizar las posibilidades de incurrir en una terminación anticipada a raíz de este evento.	Se da respuesta al interesado en los siguientes términos: Mediante Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, cambiaron las condiciones para el logro del primer incremento tarifario, siendo ajustadas conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión Parte Especial, Sección 4.6, y eliminando la Sección 4.2 (d) por lo que se sugiere la revisión del documento para la comprensión del ajuste de la regulación al respecto. Lo anterior aplica tanto para la obras a ejecutar, la definición de los giros de equity y el VPIP. Así mismo, se informa que en la mencionada adenda se realizaron ajustes al Contrato y se estableció en las Secciones 4.6 (c) y 4.6 (d) de la Parte Especial que en el evento que, por causas no imputables al Concesionario, no sea posible realizar los incrementos tarifarios, cumpliendo las condiciones allí previstas, se entenderá materializado el Riesgo de Menor Recaudo de conformidad con la Sección 3.3 (i) del Contrato Parte General respectivamente. En ese sentido, si dichos eventos se mantienen por un término superior a noventa (90) Días, se causará a favor del Concesionario una compensación por menor Recaudo de Peaje. Por lo anterior, la ANI lo invita a revisar con detalle las nuevas regulaciones con la finalidad de que sean consideradas en la estructuración de su Oferta.	Contrato de Concesión Parte Especial	Técnica – Financiera– Jurídica
1207	BBVA Valores 30/08/2021	Teniendo en cuenta que es común que los accionistas de los proyectos busquen financiar parte de los costos de desarrollo de los mismos con "créditos puente" (además de equity), se solicita que para eventos de terminación con anterioridad al inicio de la Fase de Construcción se considere en el componente C de la fórmula, los elementos inherentes al financiamiento que el concesionario pueda conseguir con anterioridad al inicio de la Fase de Construcción.	No se acepta la solicitud del interesado, lo anterior, toda vez que es claro dentro de la fórmula los aspectos a reconocer en los eventos de terminación con anterioridad a la Fase de Construcción. Así mismo, es preciso aclarar que en cualquier etapa del contrato la financiación es un riesgo en cabeza del Concesionario, de acuerdo con lo establecido en la secciones 13.2 (a) (xxi) y 13.2(a)(xxii), en tal sentido es entera responsabilidad y riesgo del Concesionario los elementos inherentes al financiamiento independientemente de la etapa del contrato en la que se encuentre.	Contrato de Concesión Parte General Numeral 18.3(c)	Financiera
1208	BBVA Valores 30/08/2021	Amablemente solicitamos ajustar la redacción del numeral 18.6(a) de la Parte General del Contrato de Concesión para indicar que "El valor que la ANI reconocerá por ARh se calculará a partir de las Actas Semestrales de Cálculo del ARh en firme, de acuerdo con los criterios definidos en la presente Sección [_]", Al sustituir la expresión "tomará como base el establecido en" por la expresión en negrilla, se contribuye a aclarar que no hay potenciales fuentes adicionales a las Actas Semestrales para el cálculo del ARh	Se informa el interesado que no se considera pertinente un cambio en esta Sección por cuanto ambas expresiones funcionan como sinónimos, de manera que no se le agregaría valor al incluir dicha redacción.	Contrato de Concesión Parte General Numeral 18.6(a)	Financiera
1210	BBVA Valores 30/08/2021	De acuerdo con lo establecido en el numeral 5.6(h)(3)(i) de la Parte Especial del Contrato de Concesión, entendemos que en caso de existir remanentes de recursos del primer giro, una vez fondeada la Subcuenta de Contingencias, el remanente (i) será distribuido de manera proporcional entre las UF1 y UF2, y (ii) en consecuencia será contabilizado en el cálculo del VPIP. Agradecemos confirmar nuestro entendimiento	Se informa al interesado que la Sección 5.6(j) fue eliminada en la minuta de contrato Parte Especial publicada con la Adenda No. 6 en Secop I y en la página web de la Entidad, por lo cual ya no existe la Subcuenta Contingencias. En este sentido su observación ya no resulta procedente en la redacción actual del contrato.	Contrato de Concesión Parte Especial Numeral 5.6(h)(3)(i)	Financiera
1211	BBVA Valores 30/08/2021	En relación con el Soporte de Ingreso solicitamos comedidamente se amplíe el mismo desde el inicio del proyecto hasta la finalización del mismo. La forma como se está aplicando el soporte, conlleva a un sobrecosto en el desarrollo del proyecto, limitaciones en el nivel de apalancamiento del mismo y dificultad para dimensionar los niveles de servicio de deuda a lo largo del período de repago de la financiación del proyecto. Lo anterior por las siguientes razones: - Una de las premisas básicas de estructuración de una financiación bajo un esquema de "Project finance" es que el dinero necesario para cubrir todos los costos de desarrollo del proyecto deben estar 100% asegurados. Durante la etapa de construcción, los ingresos de peajes a los que tendría derecho el concesionario (por la entrega de aquellas UFs que se concluyen con anterioridad a la terminación de la última Unidad Funcional) deberían ser una de las fuentes de financiación en la etapa de construcción del proyecto. Sin embargo, en la medida en que no haya certeza sobre estos ingresos (al no estar garantizados), los financiadores, para el dimensionamiento de la deuda, seguramente no considerarán tales ingresos o los castigarán fuertemente; lo que conllevará al concesionario a comprometer con sus financiadores y Sponsors recursos adicionales de deuda y Equity respectivamente, que no son en estricto sentido requeridos pero implicarán un mayor costo de desarrollo del proyecto, por la vía de mayores comisiones de estructuración y disponibilidad de la deuda, así como del mayor costo de las garantías que soportan el Equity (garantías que son requeridas de forma estándar por los financiadores bajo estructuras de Project finance). Por esta razón, sería útil que el ingreso también estuviera garantizado durante el período de construcción. - Por otra parte, la incorporación de sólo 9 años del Soporte de Ingreso (incluso menos tiempo que en la primera concesión 5G) limita de forma importante el acceso a financiadores de largo plazo (fondos de deuda o inversionistas institucionales a través del mercado de capitales), que podrían alcanzar plazos incluso superiores a los 20 años si se tuviera una estructura robusta de financiación con un piso de ingresos asegurado. Con esta limitación, se acorta el plazo de financiación y en consecuencia los niveles de deuda que podría conseguir el concesionario, conllevando a una mayor aportación de Equity, que como es natural, es la fuente más cara de financiación. Esto, evidentemente implicaría a su vez un mayor costo de desarrollo del proyecto y una oferta económica menos competitiva. Dado lo anterior, sería igualmente útil contar con el soporte de ingreso por la duración del contrato de concesión o al menos considerar su ampliación por algunos años más. - Además, es importante anotar que para poder dimensionar la financiación y establecer el monto de amortización de la deuda aplicable a cada año de la concesión, se necesita tener certeza del Soporte de Ingreso aplicable a cada año calendario. Bajo el esquema actual, si se da un retraso en la construcción, y por esta vía, el soporte se desplaza, se generaría un descalce frente a las obligaciones de pago comprometidas por el concesionario, lo que dificultará la negociación y cierre de la financiación del proyecto	Se informa al interesado que el objetivo del mecanismo de soporte de ingresos es soportar parcialmente los gastos asociados al servicio de la deuda y algunos costos operativos en la Etapa de Operación y Mantenimiento, entre otros. Lo anterior corresponde a que como política de Estado se ha planteado dar un soporte para el periodo de pago de la deuda enfocado a mejorar las condiciones de la financiación en el largo plazo, y en ese sentido corresponderá al proponente y a los financiadores hacer sus propios cálculos de las fuentes de ingreso de peajes durante la etapa de construcción para dimensionar correctamente los requerimientos de financiación. Por lo anterior, la entidad considera que la garantía de riesgo comercial a través del mecanismo de soporte de ingresos es suficiente y adecuada para este contrato, considerando que este mecanismo se ha diseñado conceptualmente de manera estándar entre los contratos 5G, tomando los mismos criterios para la determinación de los valores a partir de la modelación financiera de la estructuración de cada proyecto, y por lo tanto no es posible otorgar la garantía sobre un periodo diferente en este contrato. En línea con lo anterior y de acuerdo con lo establecido en la política para el programa de la 5G, es preciso señalar que, de acuerdo con lo establecido en la sección 13.2(a) (xxii) Los efectos favorables y/o desfavorables derivados de las condiciones de financiación y/o costos de la liquidez que resulten de sus condiciones iniciales o de la variación en las variables de mercado o condiciones del Proyecto, corresponden al concesionario.	Contrato de Concesión Parte Especial Numeral 5.4	Financiera

1212	BBVA Valores 30/08/2021	Favor aclarar a qué se deben las diferencias observadas en los porcentajes de participación de las Unidades Funcionales entre las tablas del numeral 5.1 de la Parte Especial para los años 2024 y 2025. Dado que es posible que uno de los eventos que lleve a la modificación del alcance del proyecto (y por tanto a la aplicación de la tabla del bullet (i) del numeral mencionado) no se materialice hasta abril de 2026, no se entiende el racional para modificar la participación de las demás UFs en el Proyecto antes de esa fecha límite	Se informa al interesado que la asignación de los porcentajes de cada Unidad Funcional está alineada con la ejecución estimada del capex en el caso base de estructuración, de manera que el monto que se acumula para la futura retribución de cada Unidad Funcional esté alineado con el cronograma estimado de ejecución de las obras, el cual depende de los Plazos Máximos de Ejecución que se establecen en la Sección 6.2 de la Parte Especial de la minua de Contrato. Por lo anterior, no es posible variar los porcentajes de distribución de las Unidades Funcionales, adelantado o atrasando algunos de ellos en dicha Sección.	Contrato de Concesión Parte Especial Numeral 5.1	Financiera
1213	BBVA Valores 30/08/2021	Amablemente solicitamos ajustar el numeral 2.3 (b) de la Parte General del Contrato de Concesión así: "Para iniciar la ejecución del presente Contrato de Concesión dentro de los treinta (30) Días Hábiles siguientes a la suscripción del mismo, se suscribirá el Acta de Inicio [...]" (negrilla fuera de texto). Lo anterior para guardar consistencia con el plazo de 30 días hábiles para la firma del Acta de Inicio descrito en el numeral 1.2 de la Parte General del Contrato de Concesión y en el cronograma aplicable al presente proceso según la Adenda No. 1	Se informa al interesado que las Secciones 1.2 y el cronograma del proceso referente a la fecha estimada del inicio del proyecto fueron modificados a través de la Adenda N°2 publicada en el SECOP I y en la página web de la Agencia.	Contrato de Concesión Parte General Numerales 1.2 y 2.3(b)	Jurídica – Estructuración
1214	BBVA Valores 30/08/2021	Considerando que la DTF es una tasa en desuso en el mercado, sugerimos sustituir el uso de la misma a lo largo del contrato por la IBR, como tasa de referencia	Se aclara al observante que la situación descrita por el observante ya se encuentra regulada en el Contrato Parte General sección 1.56 que indica "...o se llegare a modificar, se aplicará la tasa equivalente que determine el Banco de la República, o la entidad que asuma dicha función..."	Contrato de Concesión Parte General Numeral 1.56	Financiera – Jurídica
1215	BBVA Valores 30/08/2021	Respetuosamente se solicita ajustar la definición del concepto de Cambio Tributario para que los cambios que pudiesen presentarse asociados al impuesto de renta queden incluidos. Lo anterior con el fin de permitir al Concesionario y a potenciales prestamistas cuantificar y mitigar la incertidumbre asociada a potenciales reformas tributarias	Se informa al interesado que dicha exclusión fue establecida en el CONPES 3800 y la entidad la considera adecuada y pertinente, por lo cual no es procedente su solicitud.	Contrato de Concesión Parte General Numeral 1.24	Financiera – Riesgos
1216	BBVA Valores 30/08/2021	Solicitamos la no inclusión del Plan de Reactivación como requisito para permitir la Toma de Posesión por parte de los Préstamistas. El derecho de Step-in de los Prestamistas no debería estar condicionado a la aprobación de la ANI en una situación en la que los accionistas ya están en situación de incumplimiento	Se le informa al interesado que no se acepta su observación, teniendo en cuenta que el Plan de Reactivación es necesario para que la Entidad pueda establecer la viabilidad del Plan de Obras y las demás obligaciones en caso de que los Prestamistas ejerzan su Derecho de Toma. Este Plan es un instrumento para que las Partes puedan tener certeza y verificar la viabilidad del cumplimiento de las obligaciones derivadas del Plan de Obras y de garantizar la continuidad en el cumplimiento del Contrato.	Contrato de Concesión Parte General Numeral 3.12(d)	Jurídica – Estructuración
1217	BBVA Valores 30/08/2021	Amablemente solicitamos la inclusión en los costos reconocidos en la variable ARh de las penalidades por cancelación de deuda. Dichas penalidades son típicas en contratos de financiación, y un requisito en las financiaciones a través de mercado de capitales o con fondos de deuda. En consecuencia, resulta importante que su costo se reconozca y cubra en caso de un escenario de terminación anticipada para contribuir a la viabilización del uso de fuentes de financiación de esta naturaleza. Esto es de particular importancia en un proyecto como el actual, en el cual se considera una potencial terminación anticipada en caso de que no sea viable modificar el alcance del proyecto si no se materializa el primer incremento tarifario descrito en la sección 5.2(a)(i) de la Parte Especial.	No se acoge la solicitud. La Entidad no considera procedente la inclusión de penalidades de los contratos de crédito en la fórmula de liquidación, toda vez que los mismos hacen parte del esquema de financiación y asunción de riesgos a cargo del privado, y por lo tanto debieron ser analizados en el esquema de deuda. Lo anterior en la medida en que financiaciones que cuenten con esas características podrán otorgar optimizaciones en condiciones (tasas) que permitan que la fórmula de liquidación por terminación anticipada, inclusive sin incluir estos costos explícitamente, logre el repago adecuado tanto al Concesionario como a los financiadores sobre los montos admisibles y por lo tanto no es pertinente incluir tal costo en el valor de liquidación caso de una terminación anticipada, cuando se ha considerado una tasa TE que permite el repago de los costos de financiación como un todo.	Contrato de Concesión Parte General Numeral 18.3(c), 18.3(d) y 18.3(e)	Financiera
1218	BBVA Valores 30/08/2021	Adicionalmente, solicitamos la inclusión en los costos reconocidos en la variable ARh de los costos de quiebre de mecanismos de cobertura (derivados) que puedan ser empleados como parte de la estructura de cierre financiero. Esto con el fin de viabilizar el uso de mecanismos de cobertura para mitigar riesgos asociados a la volatilidad en tasas de interés y, potencialmente, riesgos de tipo de cambio en los que se podría incurrir si se accede a facilidades en dólares en escenarios en los que sea necesario (por restricciones de liquidez en el mercado local) o conveniente (por la competitividad en los costos). Asegurar el reconocimiento y cobertura de dichos costos en una eventual terminación anticipada resulta crítico especialmente para este proyecto, en el cual se considera una potencial terminación anticipada en caso de que no sea viable modificar el alcance del proyecto si no se materializa el primer incremento tarifario descrito en la sección 5.2(a)(i) de la Parte Especial.	No se acoge la solicitud. La Entidad no considera procedente la inclusión de costos de cancelación de contratos de coberturas en la fórmula de liquidación, toda vez que los mismos hacen parte del esquema de financiación y asunción de riesgos a cargo del privado, y por lo tanto debieron ser analizados al momento de tomar la decisión de incluirlos en el esquema de deuda frente a otras alternativas. Lo anterior en la medida en que financiaciones que cuenten con esas características podrán otorgar optimizaciones en condiciones (tasas) que permitan que la fórmula de liquidación por terminación anticipada, inclusive sin incluir estos costos explícitamente, logre el repago adecuado tanto al Concesionario como a los financiadores sobre los montos admisibles y por lo tanto no es pertinente incluir tal costo en el valor de liquidación caso de una terminación anticipada, cuando se ha considerado una tasa TE que permite el repago de los costos de financiación como un todo.	Contrato de Concesión Parte General Numeral 18.3(c), 18.3(d) y 18.3(e)	Financiera
1220	BBVA Valores 30/08/2021	Amablemente solicitamos a la ANI ampliar el plazo para la presentación de la oferta en al menos 2 meses frente a la actual fecha prevista según el cronograma contenido en la Adenda No. 1. Creemos que este plazo adicional sería necesario para realizar una adecuada evaluación de los diferentes escenarios (y sus riesgos inherentes) que se derivan de la estructura actual del proyecto	Se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP, así mismo se informa que mediante la Resolución No. 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021 se reanudó la licitación pública y en su artículo segundo se estableció el cronograma actual del proceso.	Pliego de Condiciones y Adenda No. 1 - 2.3 Cronograma de la Licitación Pública	Jurídica – Estructuración

1224	Castro Leiva Rendón Abogados 30/08/2021	en consideración a las cuantías de las primas de las pólizas del contrato de concesión, se solicitar modificar que estas deban ser pagadas por el Contratista tomador del Seguro al momento de la entrega de la misma a la ANI y aceptar que se pueda aportar acuerdo de pago de prima con la certificación expedidas por la Aseguradora de no terminación automatica del contrato de seguro por mora en el pago de la misma. Dejando de esta forma indemne a la Entidad contratante en caso de siniestro.	No es posible aceptar la propuesta de cambio, ya que ello pone en riesgo la operatividad de las pólizas y la cobertura de los riesgos del contrato. Lo anterior teniendo en cuenta que la ley 1150 de 2007, precaviendo el riesgo de quedar sin cobertura, señaló que las pólizas de cumplimiento no terminarán por mora en el pago de la prima. Ahora bien, al no establecer para los demás seguros indicados en el Dec. 1082 de 2015 la no terminación por mora en el pago de la prima, ni la opción expresa de aceptar para el efecto acuerdos de pago, no es dable para la entidad aceptarlos. Conforme con lo anterior, está consagrado expresamente en los clausulados de la ANI , los cuales han sido adoptados y depositados por las compañías de seguros en la Superintendencia Financiera de Colombia, que "EL PAGO DE LA PRIMA CORRERÁ A CARGO DEL CONTRATISTA TOMADOR DEL SEGURO. LA PRIMA Y LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN LA PÓLIZA, DEBERAN PAGARSE AL MOMENTO DE LA ENTREGA DE LA MISMA AL CONTRATISTA ASEGURADO PRINCIPAL Y NO HABRÁ, POR LO TANTO, LUGAR A LA TERMINACIÓN AUTOMÁTICA DEL CONTRATO DE SEGURO POR MORA EN EL PAGO DE LA PRIMA".	Contrato de Concesión Parte General numeral 12.3 y Apendice financiero 3	Financiera – Seguros
1226	Castro Leiva Rendón Abogados 30/08/2021	solicitamos a la ANI valorar la posibilidad de pactar deducibles tal como lo permite el Artículo 2.2.1.3.3.2.10 del Decreto 1082 de 2015, para garantizar el apetito del mercado asegurador para suscribir este riesgo	El artículo 1103 de Código de Comercio, señala que el deducible es una cláusula según la cual el asegurado debe soportar una cuota en el riesgo o en la pérdida, o afrontar la primera parte del daño. Es así como en la condición "10. Deducible" del Clausulado AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI PÓLIZA DE SEGURO DE RESPONSABILIDADCIVIL EXTRACONTRACTUAL. dispone expresamente que: "El deducible máximo será del 10% sobre el valor de la pérdida y en ningún caso superior a 2.000 salarios mínimos legales mensuales vigentes (SMMLV). A su turno, la parte general del contrato sección 12.8 (a) (v) De conformidad con lo previsto en la Sección 14.2(h)(i) de esta Parte General, y salvo por los hechos que se listan en la Sección 14.2(h)(ii), señala que cualquier pérdida o daño sufrido por la infraestructura y no cubierto por esta garantía será asumido enteramente por el Concesionario, lo cual incluye infraseguros y deducibles. Adicional a lo anterior y en el mismo sentido, en la parte especial del contrato sección 8.5 (c) se anota que serán de cuenta del concesionario las deficiencias del seguro derivadas de incumplimiento de garantías, infraseguros y deducibles. Conforme con las disposiciones indicadas, si es posible pactar deducibles en la póliza, con la condición que sean como máximo del 10% de cada perdida. Ahora bien, cualquier deducible incluido en la póliza en dicho rango, en caso de perdidas, estas serán a cargo del patrimonio del concesionario. Teniendo en cuenta lo explicado, no se acepta la observación.	Contrato de Concesión Parte General Apendice financiero 3	Financiera – Seguros
1230	Castro Leiva Rendón Abogados 30/08/2021	Frente al Seguro de Obras Civiles ANI, solicitamos valorar la modificación del Númeral (i) en su aparte que establece que este seguro cubré los daños de la infraestructura "independientemente de la causa que genere el daño" , ya que estos daños deben ser causados e imputables al asegurado, no por cualquier causa.	El apéndice financiero (AF PÓLIZA DE OBRAS CIVILES) detalla el clausulado completo del seguro de obras civiles de la ANI, en el cual se detallan expresamente las coberturas , exclusiones, obligaciones y demás condiciones aplicables al seguro. Es dentro del anterior contexto y en el conjunto de las condiciones pactadas, que se cubren los daños que pueda llegar a sufrir la infraestructura, independientemente de la causa que los genere. Lo anterior incluye entre otros aspectos, la aplicación de la sección V, que establece claramente las exclusiones válidas acorde con el contexto de la "cobertura" señalada en el clausulado en mención. Es de anotar que el clausulado es conocido por el sector segurador y se han expedido previamente pólizas con base en el mismo. Por lo anterior no se acepta la observación.	Contrato de concesión Parte General No. 12.8	Financiera – Seguros
1231	Castro Leiva Rendón Abogados 30/08/2021	Póliza responsabilidad Civil extracontractual : Favor indicar el valor de Responsabilidad Civil Extracontractual para cada una de las etapas, ya que en el numeral 8.4 (ii) de la Parte Especial dan un valor general para todo el contrato, sin embargo, la exposición del riesgo no es la misma en todas las etapas.	El riesgo por responsabilidad civil no tiene proporcionalidad con el valor del contrato, ni hay estadísticamente un factor de correlación para vincular el valor de las etapas con el valor asegurado necesario, máxime cuando se trata de actividades peligrosas en desarrollo de construcción pesada. La regla de calcular el valor asegurado para cada etapa con base en el valor total del contrato, tomando el valor de las obligaciones en cada una de las mismas conforme con el numeral 2 del artículo 2.2.1.2.3.1.2 del Dec. 1082 de 2015, está expresamente estipulada en la norma, para "las garantías del contrato", esto es, para las garantías relacionadas con las obligaciones pactadas contractualmente que cubran los riesgos del buen manejo y correcta inversión del anticipo, pago anticipado, cumplimiento, pago de salarios y prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales, estabilidad y calidad de la obra, calidad del servicio, calidad de bienes, cuyos alcances y valor si se derivan de las obligaciones propias delimitadas y pactadas en cada etapa del contrato por las partes. Para el caso del Seguro de Responsabilidad Civil "extracontractual", el cual tiene como vocación cubrir riesgos, que como bien indica su propia definición, son extracontractuales, la valoración de los eventos que puedan ser materializados, escapan a los aspectos y límites contractuales pactados entre las partes. Por lo tanto, al ser el riesgo por responsabilidad civil extracontractual de tal magnitud y de valor desconocido, ya que no depende de las partes del contrato su materialización pero si su responsabilidad, no tiene proporcionalidad con el valor de las etapas de las obligaciones entre las partes, que señala el Dec. 1082 de 2015 para las garantías contractuales. Adicionalmente no hay estadísticamente un factor de correlación para vincular el valor de las etapas con el valor asegurado necesario para cubrir este riesgo, máxime cuando se trata de actividades peligrosas en desarrollo de construcción pesada. Para el riesgo de RC extracontractual como se señaló, no aplica para el calculo del valor del contrato por etapa, para el efecto, se acoge el criterio de suficiencia indicado en el numeral 5 del artículo 2.2.1.2.3.1.17 del Dec 1082 de 2015. Por lo tanto, no procede la observación.		Financiera – Seguros

1237	MHC S.A.S 30/08/2021	Teniendo en cuenta que las primas de seguros resultan significativas, se solicita modificar la siguiente cláusula del apéndice financiero 3: *"EL PAGO DE LA PRIMA CORRERÁ A CARGO DEL CONTRATISTA TOMADOR DEL SEGURO. LA PRIMA Y LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN LA PÓLIZA, DEBERAN PAGARSE AL MOMENTO DE LA ENTREGA DE LA MISMA AL CONTRATISTA ASEGURADO Y NO HABRÁ, POR LO TANTO, LUGAR A LA TERMINACIÓN AUTOMÁTICA DEL CONTRATO DE SEGURO POR MORA EN EL PAGO DE LA MISMA. "* permitiendo que las mismas puedan ser pagadas de acuerdo con los acuerdos de pago que sean negociados con las compañías de seguros.	No es posible aceptar la propuesta de cambio, ya que ello pone en riesgo la operatividad de las pólizas y la cobertura de los riesgos del contrato. Lo anterior teniendo en cuenta que la ley 1150 de 2007, precaviendo el riesgo de quedar sin cobertura, señaló que las pólizas de cumplimiento no terminarán por mora en el pago de la prima. Ahora bien, al no establecer para los demás seguros indicados en el Dec. 1082 de 2015 la no terminación por mora en el pago de la prima, ni la opción expresa de aceptar para el efecto acuerdos de pago, no es dable para la entidad aceptarlos. Conforme con lo anterior, está consagrado expresamente en los clausulados de la ANI , los cuales han sido adoptados y depositados por las compañías de seguros en la Superintendencia Financiera de Colombia, que "EL PAGO DE LA PRIMA CORRERÁ A CARGO DEL CONTRATISTA TOMADOR DEL SEGURO. LA PRIMA Y LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN LA PÓLIZA, DEBERAN PAGARSE AL MOMENTO DE LA ENTREGA DE LA MISMA AL CONTRATISTA ASEGURADO PRINCIPAL Y NO HABRÁ, POR LO TANTO, LUGAR A LA TERMINACIÓN AUTOMÁTICA DEL CONTRATO DE SEGURO POR MORA EN EL PAGO DE LA PRIMA".	Apéndice financiero 3	Financiera – Seguros
1244	MHC S.A.S 30/08/2021	El Contrato Parte General menciona que el seguro TRC / OCT debe cubrir los daños que pueda llegar a sufrir la infraestructura independientemente de la causa que genere el daño. Llamamos la atención sobre este punto pues las pólizas contemplan exclusiones absolutas y algunas relativas que no será posible levantar, por lo cual esta condición de "independientemente de la causa" debe ser modificada para que se pueda colocar la póliza acorde con la praxis global de este tipo de seguros.	El apéndice financiero (AF PÓLIZA DE OBRAS CIVILES) detalla el clausulado completo del seguro de obras civiles de la ANI, en el cual se detallan expresamente las coberturas, las exclusiones, obligaciones y demás condiciones aplicables a este seguro. Es dentro del anterior contexto y en el conjunto total del clausulado pactado, que se cubren los daños que pueda llegar a sufrir la infraestructura "independientemente de la causa que los genere". Lo anterior incluye entre otros aspectos, la aplicación de la sección V, que establece claramente las exclusiones válidas acorde con el contexto de la "cobertura" señalada en el clausulado en mención. Es de anotar que el clausulado es conocido por el sector segurador y se han expedido previamente pólizas con base en el mismo. Por lo anterior no se acepta la observación.	Apéndice Financiero 3. Seguro de Obras Civiles Terminadas.	Financiera – Seguros
1246	MHC S.A.S 30/08/2021	El formato de la póiza ANI para Obras Civiles, incluye amparos que generalmente son sublimitados en la suscripción. Insistimos que en la minuta del contrato se definan los sublímites aceptados para que haya uniformidad en la búsqueda de cotizaciones. Por ejemplo, en el mercado de seguros actual, no es usual que los mercados de reaseguro otorguen cobertura de LEG 2, remoción de escombros, gastos de extinción al 100%, entre otros.	Se informa al interesado que no se acepta su observación, ya que las sumas aseguradas de interés para el estado están señaladas dentro del contrato parte especial. Los sublímites para cláusulas y amparos adicionales, tales como remoción de escombros, gastos por fletes, y otros más contenidos en el apéndice 3 del anexo financiero secciones III y IV, son de total autonomía del concesionario y refieren a protecciones auxiliares para gastos a su cargo en calidad de obligaciones y por lo tanto no se regulan ni corresponde a la entidad establecerlas.	Apéndice financiero	Financiera – Seguros
1247	MHC S.A.S 30/08/2021	Insistmos en la solicitud de modificar la siguiente cláusula del apéndice financiero 3: "EL PAGO DE LA PRIMA CORRERÁ A CARGO DEL CONTRATISTA TOMADOR DEL SEGURO. LA PRIMA Y LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN LA PÓLIZA, DEBERAN PAGARSE AL MOMENTO DE LA ENTREGA DE LA MISMA AL CONTRATISTA ASEGURADO Y NO HABRÁ, POR LO TANTO, LUGAR A LA TERMINACIÓN AUTOMÁTICA DEL CONTRATO DE SEGURO POR MORA EN EL PAGO DE LA MISMA." Lo anterior, permitiendo que el momento de pago de las primas pueda negocirse entre el concesionario y las compañías de seguro. Situación que no afectará las coberturas, ni los amparos ni las vigencias de las pólizas.	No es posible aceptar la propuesta de cambio, ya que ello pone en riesgo la operatividad de las pólizas y la cobertura de los riesgos del contrato. Lo anterior teniendo en cuenta que la ley 1150 de 2007, precaviendo el riesgo de quedar sin cobertura, señaló que las pólizas de cumplimiento no terminarán por mora en el pago de la prima. Ahora bien, al no establecer para los demás seguros indicados en el Dec. 1082 de 2015 la no terminación por mora en el pago de la prima, ni la opción expresa de aceptar para el efecto acuerdos de pago, no es dable para la entidad aceptarlos. Conforme con lo anterior, está consagrado expresamente en los clausulados de la ANI , los cuales han sido adoptados y depositados por las compañías de seguros en la Superintendencia Financiera de Colombia, que "EL PAGO DE LA PRIMA CORRERÁ A CARGO DEL CONTRATISTA TOMADOR DEL SEGURO. LA PRIMA Y LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN LA PÓLIZA, DEBERAN PAGARSE AL MOMENTO DE LA ENTREGA DE LA MISMA AL CONTRATISTA ASEGURADO PRINCIPAL Y NO HABRÁ, POR LO TANTO, LUGAR A LA TERMINACIÓN AUTOMÁTICA DEL CONTRATO DE SEGURO POR MORA EN EL PAGO DE LA PRIMA".	Apéndice financiero 3	Financiera – Seguros
1248	MHC S.A.S 30/08/2021	Solicitamos a la entidad aclarar en las minutas del contrato y/o apéndices que el seguro de OCT para la fase de construcción y operación y mantenimiento se puede contratar por vigencias anuales debido a que no es claro ni en la parte general y ni en la parte especial del contrato de concesión. En las respuestas a las observaciones del 25 de junio de 2021 (pre-pliegos), la ANI confirmó que el seguro de obras civiles terminadas podrá contratarse por anualidades siempre y cuando finalicen las labores de construcción, por lo que solicitamos sea aclarado en las minutas	Sea lo primero aclarar al observante que la póiza que se debe utilizar para la adecuada protección de la infraestructura es la Póiza de Obras Civiles ANI con dos secciones en las que se ampara la infraestructura existente o en uso y la infraestructura en proceso constructivo. Siempre que hayan concluido las labores de construcción, la pólza puede contratarse por anualidades.	Apéndice financiero 3	Financiera – Seguros

1251	ISA 30/08/2021	Se solicita por favor a la ANI aclararen los documentos contractuales los siguientes aspectos en caso de no darse el primer incremento tarifario de la seccion 4.6 (e) de la Parte Especial: (i) cuál es el proceso para la revisión del alcance del Proyecto y los criterios objetivos para determinar que el mismo es viable, incluyendo el paso a paso del mismo y los tiempos para las revisiones y aprobaciones. (ii) El tope o plazo máximo de tiempo para acordar dicha modificacion al alcance, el cual sugerimos que sea máximo de seis meses prorrogable a seis meses adicionales. (iii) Confirmar que si las partes no llegan a un acuerdo en (i) y (ii) se entendería que las partes consecuentemente están de acuerdo y por ende aceptan la ocurrencia de una causal de terminación anticipada.	Se informa al interesado que mediante lo establecido en la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, cambiaron las condiciones para el logro del primer incremento tarifario, siendo ajustadas conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión Parte Especial, Sección 4.6, y eliminando la Sección 4.2 (d) por lo que se sugiere la revisión del documento para la comprensión del ajuste de la regulación al respecto. Así mismo, se informa que en la mencionada adenda se realizaron ajustes al Contrato y se estableció en las Secciones 4.6 (c) y 4.6 (d) de la Parte Especial que en el evento que, por causas no imputables al Concesionario, no sea posible realizar los incrementos tarifarios, cumpliendo las condiciones allí previstas, se entenderá materializado el Riesgo de Menor Recaudo de conformidad con la Sección 3.3 (i) del Contrato Parte General respectivamente. En ese sentido, si dichos eventos se mantienen por un término superior a noventa (90) Días, se causará a favor del Concesionario una compensación por menor Recaudo de Peaje. Por lo anterior, la ANI lo invita a revisar con detalle las nuevas regulaciones con la finalidad de que sean consideradas en la estructuración de su Oferta.	Contrato de Concesión Parte Especial	Técnica – Financiera– Jurídica
1252	ISA 30/08/2021	En caso de no darse el primer incremento tarifario la ANI debe definir desde ahora en los documentos contractuales cuáles son las obras que no se ejecutarían y por ende el nuevo valor del contrato y la reducción porcentual correspondiente en VPIP . Es decir, se solicita no dejar abierta la reducción del alcance a una negociación futura,sino proceder bajo el mismo criterio que se asignó para el caso de no darse el segundo incremento tarifario donde claramente se deja establecido que se reduce el Alcance del Proyecto no ejecutando la segunda calzada de la carrera séptima y se presenta un valor del Contrato y una reducción del VPIP.	Se informa al interesado que mediante lo establecido en la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, cambiaron las condiciones para el logro del primer incremento tarifario, siendo ajustadas conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión Parte Especial, Sección 4.6, y eliminando la Sección 4.2 (d) por lo que se sugiere la revisión del documento para la comprensión del ajuste de la regulación al respecto. Así mismo, se informa que en la mencionada adenda se realizaron ajustes al Contrato y se estableció en las Secciones 4.6 (c) y 4.6 (d) de la Parte Especial que en el evento que, por causas no imputables al Concesionario, no sea posible realizar los incrementos tarifarios, cumpliendo las condiciones allí previstas, se entenderá materializado el Riesgo de Menor Recaudo de conformidad con la Sección 3.3 (i) del Contrato Parte General respectivamente. En ese sentido, si dichos eventos se mantienen por un término superior a noventa (90) Días, se causará a favor del Concesionario una compensación por menor Recaudo de Peaje. Por lo anterior, la ANI lo invita a revisar con detalle las nuevas regulaciones con la finalidad de que sean consideradas en la estructuración de su Oferta.	Parte Especial	Técnica – Financiera– Jurídica
1253	ISA 30/08/2021	Para el caso que no se logre el primer incremento tarifario, se solicita a la ANI que establezca un mecanismo adicional de remuneración al concesionario, como por ejemplo a través de vigencias futuras, otras fuentes, o transferencia de recursos de peajes de otros proyectos. Esta remuneración deberá compensar los ingresos dejados de percibir por la diferencia tarifaria establecida en el contrato y la realmente realizada por el tiempo que se mantenga dicha diferencia	Se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, se realizaron modificaciones en las Secciones 4.2 y 4.6 de la Parte Especial del Contrato, fueron ajustadas, por lo que se sugiere revisar la nueva regulación para una mejor comprensión del proyecto, en lo que respecta a los incrementos tarifarios. De lo anterior, se aclara que, en caso de no darse el primer incremento tarifario en la fecha prevista, el Concesionario podrá proponer diferentes alternativas para lograr dicho incremento de manera gradual durante la Etapa Preoperativa y esta condición no producirá una modificación en el alcance del proyecto. Así mismo, se informa que en la mencionada adenda se realizaron ajustes al Contrato y se estableció en las Secciones 4.6 (c) y 4.6 (d) de la Parte Especial que en el evento que, por causas no imputables al Concesionario, no sea posible realizar los incrementos tarifarios, cumpliendo las condiciones allí previstas, se entenderá materializado el Riesgo de Menor Recaudo de conformidad con la Sección 3.3 (i) del Contrato Parte General respectivamente. En ese sentido, si dichos eventos se mantienen por un término superior a noventa (90) Días, se causará a favor del Concesionario una compensación por menor Recaudo de Peaje. Por lo anterior, la ANI lo invita a revisar con detalle las nuevas regulaciones con la finalidad de que sean consideradas en la estructuración de su Oferta. En tal sentido, no se acepta lo solicitado por el observante.	Parte Especial	Técnica – Financiera– Jurídica
1254	ISA 30/08/2021	Se solicita que el Contrato de Concesión establezca que, una vez se materialice el hecho de NO DARSE EL PRIMER INCREMENTO TARIFARIO, se suspendan de manera automática todas las obligaciones del Concesionario de realizar intervenciones que impliquen inversión (a excepción de las obligaciones de operación y mantenimiento las cuales deben continuar su normal ejecución) mientras se negocia un nuevo alcance. Lo anterior, en consideración al inminente de riesgo de terminación anticipada del contrato. Adicionalmente, se solicita que el Contrato de Concesión establezcza la obligación a cargo de la ANI de reconocer al Concesionario los costos ociosos por mayor permanencia en obra en los que incurra en dicho periodo de suspensión de actividades según los criterios para el reconocimiento de este tipo de costos establecidos frente a Eventos Eximentes de Responsabilidad sección 14.2 (h) del Contrato de Concesión.	Se informa al interesado que mediante lo establecido en la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, cambiaron las condiciones para el logro del primer incremento tarifario, siendo ajustadas conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión Parte Especial, Sección 4.6, y eliminando la Sección 4.2 (d) por lo que se sugiere la revisión del documento para la comprensión del ajuste de la regulación al respecto. Sin perjuicio de lo anterior, se aclara que la entidad considera que la definición de Costos Ociosos corresponde únicamente a lo establecido en el Contrato de Concesión. El reconocimiento que podrá efectuar la ANI por Eventos Eximentes de Responsabilidad estará limitado a los costos ociosos de mayor permanencia en obra directamente causados por estos hechos. Así mismo, se informa que en la mencionada adenda se realizaron ajustes al Contrato y se estableció en las Secciones 4.6 (c) y 4.6 (d) de la Parte Especial que en el evento que, por causas no imputables al Concesionario, no sea posible realizar los incrementos tarifarios, cumpliendo las condiciones allí previstas, se entenderá materializado el Riesgo de Menor Recaudo de conformidad con la Sección 3.3 (i) del Contrato Parte General respectivamente. En ese sentido, si dichos eventos se mantienen por un término superior a noventa (90) Días, se causará a favor del Concesionario una compensación por menor Recaudo de Peaje. Por lo anterior, la ANI lo invita a revisar con detalle las nuevas regulaciones con la finalidad de que sean consideradas en la estructuración de su Oferta. En tal sentido, no se acepta lo solicitado por el observante.	Parte Especial Sección 4.6.	Técnica – Financiera– Jurídica
1255	ISA 30/08/2021	Por las complejidades técnicas del proyecto; la incertidumbre que genera la posibilidad de no darse el primer incremento tarifario, lo cual implica en la práctica la estructuración de tres o cuatro proyectos con las complejidades en la estructuración financiera y contratación del EPC que esto impone; y los tiempos requeridos para la legalización de documentos procedentes del exterior, solicitamos comedidamente a la ANI ampliar en por lo menos 60 días la fecha de entrega de las ofertas.	Se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP, así mismo se informa que mediante la Resolución No. 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021 se reanudó la licitación pública y en su artículo segundo se estableció el cronograma actual del proceso.	Pliego de Condiciones. Cronograma del Proceso	Jurídica – Estructuración
1256	ISA 30/08/2021	Teniendo en cuenta el riesgo derivado de la incertidumbre de que ocurra el primer aumento tarifario y dada la necesidad de tener certeza de las fuentes de ingreso, se solicita que el 100% de los ingresos por explotación comercial sean del Concesionario.	No se acepta la recomendación del observante ya que esto obedece a los lineamientos de la entidad establecidos para los proyectos del programa de la 5G.	Parte General. Definición 1.97	Financiera

1258	Dentons Cárdenas & Cárdenas 31/08/2021	Fórmulas de Liquidación y créditos puente: la Fórmula de Liquidación aplicable a la Terminación Anticipada con anterioridad al inicio de la Fase de Construcción no reconoce la deuda como parte del cálculo. Los créditos puente han sido fundamentales para el desarrollo de varios proyectos 4G y otros proyectos de infraestructura. En este proyecto, dada la ampliación del periodo para obtener el Cierre Financiero y la extensa duración de la Fase de Construcción, es altamente probable que el Concesionario deba conseguir recursos a través de créditos puente. Consideramos que, para incentivar la participación de los prestamistas de los créditos puente, es fundamental que la Fórmula de Liquidación reconozca estos créditos. Adicionalmente, la Financiación podría requerir apoyo corporativo, lo que llevaría a que los sponsors del proyecto necesiten hacer mayores aportes de Equity para el pago de los créditos puente. Por lo tanto, solicitamos que estos recursos de Equity también sean reconocidos como parte de la Fórmula de Liquidación.	Se informa al observante con respecto a sus inquietudes lo siguiente: (i) No es procedente reconocer los "créditos puente" dentro de las fórmulas de terminación anticipada pues esos créditos no cumplen con las características de los recursos obtenidos bajo el marco del Cierre Financiero contractual, y por lo tanto, los acreedores de este tipo de créditos no pueden ser clasificados por ello como Prestamistas del proyecto, por la cual dichos créditos no podrán estar respaldados con los recursos del proyecto. De acogerse su solicitud se estarían creando incentivos inadecuados al equiparar esos créditos con los que efectivamente se obtienen producto del Cierre Financiero (que ocurrirán en la Fase de Construcción, razón por la cual no hace falta incluirlos en la fórmula de Preconstrucción) y posiblemente se estaría perjudicando además la necesidad de llevar a cabo los Giros de Equity previstos y que fueron contemplados en la determinación de la retribución esperada. (ii) Respecto al equity adicional, se informa que el componente Eh de la fórmula F en las fórmulas de terminación anticipada permite reconocer un monto de equity superior al mínimo contractual, pues se debe multiplicar este valor por el factor FAE (factor que además "podrá ser modificado siempre y cuando exista una certificación por parte de los Prestamistas en la cual se establezca y justifique dicha modificación conforme a la estructura de financiación asociada al Cierre Financiero" según lo establecido en la sección observada en el momento del Cierre Financiero); adicionalmente también de acuerdo con el contrato, el valor reconocido en el componente Eh "podrá superar el valor que resulte de multiplicar la suma del total de los montos mínimos de los Giros de Equity previstos en la Parte Especial por el factor FAE que se establece en la Parte Especial, única y exclusivamente cuando el Concesionario demuestre que con posterioridad a la presentación del Cierre Financiero, se presentó un evento que haga indispensable la financiación del proyecto vía aportes de capital", por lo cual se considera que ya se han incorporado las salvedades que abarcan las condiciones que se puedan presentar durante la ejecución del contrato, sin desvirtuar el objetivo del límite que presupone la existencia de esa fórmula y sin entrar en otros condicionamientos particulares. En tal sentido, no se acepta lo solicitado por el observante.	Sección 18.3(c) de la Parte General Contrato de Concesión	Financiera
1261	Custrecasas 31/08/2021	Solicitamos a la ANI aclarar si el Concesionario tiene como obligación la recuperación de las zonas de invasión preexistentes a la fecha de suscripción del acta de inicio. Esto, toda vez que entendemos que debe entregarse al concesionario toda la infraestructura y espacio público libre de ocupaciones e invasiones.	Se informa al interesado que, de acuerdo con lo establecido en el Contrato Parte Especial, Sección 4.5 (a) (iii) es obligación del Concesionario recibir la infraestructura en el estado en que se encuentre. No obstante y de conformidad con lo señalado tanto a nivel del Programa Apoyo a la Capacidad de Gestión Institucional, referido en el Apéndice Técnico 8, numeral 5.2.2.5.4.3 (Apoyo a la gestión institucional y Recuperación de espacio público), así como al programa de Acompañamiento a la Gestión Socio Predial, del Apéndice Técnico No 8 - Gestión Social y Apéndice Técnico No 7 - Gestión Predial, así como la normatividad vigente, serán herramientas que el Concesionario a cargo deberá tener en cuenta para el traslado de unidades sociales que puedan verse afectadas por causa del desarrollo del proyecto vial en referencia.	Primeras respuesta a las observaciones - Pregunta 48	Técnica
1273	PAVIMENTOS COLOMBIA 1/09/2021	Solicitamos en el numeral 3.3 del Contrato en su literal h) (v), se elimine la exclusión del evento de compensación tarifaria por menor recaudo de peaje contenida en el literal 3.3 (g)(v), puesto que los eventos por Restricción de Movilidad pueden generar afectación en la estructura tarifaria del proyecto ACCENORTE FASE II.	Se informa al interesado que no se acoge su observación. Es necesario conservar la excepción prevista en la sección referida para el evento indicado en la Sección 3.3(g)(v), por cuanto para ese evento aplica una regla de cálculo diferente, la cual ya está establecida en el romanito (vi) de la misma Sección 3.3(h) de la Parte General del Contrato. Adicionalmente es preciso indicar que no es procedente su interpretación de la Restricción de Movilidad comparándola con un cambio en la estructura tarifaria, pues estos son eventos diferentes que están claramente delimitados dentro del contrato de concesión.	Contrato Parte General 3.3 (h) (v)	Financiera
1278	PAVIMENTOS COLOMBIA 1/09/2021	El Numeral (iv) establece: " (…)el Concesionario deberá considerar en primera instancia ejecutar las compensaciones en los citados humedales, sin que esto modifique las disposiciones contenidas en el literal a de la sección 8.1 del Contrato Parte General(…)" Solicitamos sea acalarado lo enunciado, debido a quee esta imprecisión no está clara.	Se informa al interesado que, mediante la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, se ajustó el Apéndice Técnico 6, Sección 3.2(a)(iv) así: (iv)Verificar y evaluar la viabilidad de desarrollar la totalidad o parte de las compensaciones de las que trata la Resolución 256 de 2018 -emitida por el Ministerio del Medio Ambiente- en los humedales Torca y Guaymaral, teniendo plena observancia de las disposiciones contenidas en los instrumentos de manejo y control adoptados para dichos humedales. En caso de resultar técnica y ambientalmente viable, el Concesionario deberá incluir en el Estudio de Impacto Ambiental lo pertinente para poner en consideración de la ANLA la decisión de adelantar las compensaciones en los citados humedales. Los efectos de la viabilidad de adelantar las compensaciones en los sitios propuestos no modifican la asignación de riesgos del Contrato, ni las disposiciones contenidas en el literal a de la sección 8.1 del Contrato Parte General.	Apendice ambiental	Técnica – Ambiental

1281	PAVIMENTOS COLOMBIA 1/09/2021	Teniendo en cuenta que las obras a ejecutar en la carreras séptima se encuentran entre las calles 201 y 245, y en la tabla 11 – Accesos que como mínimo debe ejecutar el Concesionario, se presentan accesos fuera de este corredor, solicitamos ajustar esta tabla, ya que dichos accesos no hacen parte del alcance del presente proyecto. (ver imagen en documento anexo)=	Se informa al interesado que mediante Adenda 2 publicada en SECOP I y en la página web de la Entidad, se ajustó la tabla 11 del Apéndice Técnico 1, en la que se encuentra identificado el listado de accesos que hacen parte del Alcance del proyecto, los cuales, corresponden a los existentes al momento de realizar los Estudios de Factibilidad o Referencia. De lo anterior se tiene que se eliminarán para la Carrera Séptima los listados entre el K0+000 al K2+000, punto de inicio del proyecto. Por último, se aclara que será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta.	Apendice Técnico 1	Técnica
1284	PAVIMENTOS COLOMBIA 1/09/2021	Con respecto a la modelación tanto hidrológica, como hidráulica, es necesario aclarar los motivos por los cuales, solo se tuvieron en cuenta dos obras de conexión entre los humedales, puesto que en los levantamientos topográficos se evidencian dos obras trasversales adicionales que finalmente conectan el Humedal Torca, con el humedal Guaymaral, lo cual puede traducir en resultados equivocados del modelo hidráulico.	Se informa al interesado que, no ha sido posible identificar en el Informe de Hidráulica, Hidrología y Socavación, la información referente a su inquietud "aclarar los motivos por los cuales, solo se tuvieron en cuenta dos obras de conexión entre los humedales, puesto que en los levantamientos topográficos se evidencian dos obras trasversales adicionales que finalmente conectan el Humedal Torca, con el humedal Guaymaral". Se aclara al interesado que, el Informe de Hidráulica, Hidrología y Socavación compartido en el Cuarto de Datos cumple lo solicitado por la ANI en el Anexo de requerimientos Técnicos para los Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad, el cual fue revisado y validado por un revisor técnico independiente. Adicionalmente, se informa al interesado que, de acuerdo con la Adenda No 5 publicada en Secop I y en la página web de la ANI, se realizaron ajustes en el Apéndice Técnico 1, Tabla 9, con respecto a la Conexión Hídrica de los Humedales Torca y Guaymaral, documento en el cual se establece el alcance del proyecto. Así las cosas, se aclara al interesado que la solución de ingeniería a implementar en los humedales será responsabilidad del futuro Concesionario, puentes, viaductos, entre otros. Por otra parte, la información establecida en el Cuarto de Datos es de referencia y en ella está contenida toda la información de factibilidad técnica del proyecto.	Apendice Técnico 1	Técnica
1287	PAVIMENTOS COLOMBIA 1/09/2021	El apendice tecnico 1 indica la construcción de 6 puentes por calzada en el area de los humedales Torca y Guaymaral. Se solicita aclarar que intervenciones se proponen para el manejo de agua de los humedales en el separador central.	Se informa al interesado que, de conformidad con los ajustes realizados al Apéndice Técnico 1 mediante Adenda 5 publicada en SECOP I y en la página web de la Entidad, se dejó como obligación lo siguiente: " Incluye obras hidráulicas necesarias que garanticen el adecuado manejo de aguas y conectividad de los humedales Torca y Guaymaral" ; esto significa que el futuro Concesionario deberá hacer el correspondiente análisis previo para la elaboración de los estudios y diseños de Construcción Fase III.	Apendice Técnico 1	Técnica – Ambiental
1291	PAVIMENTOS COLOMBIA 1/09/2021	A lo largo del separador central de la autopista norte se encuentran ubicados habitantes en condición de habitabilidad de calle y migrantes que aparentemente no tendrían estatus legal, para esta población en específico cuál es el lineamiento por parte de la entidad para el traslado de esta población.	Es importante subrayar que la particularidad referida y otras condiciones preexistentes en el área de influencia del proyecto, deben ser identificadas e informadas a las entidades competentes, algunas de ellas en primera instancia y por competencia recaen específicamente en el ente territorial (Distrito), no obstante y de conformidad con lo señalado tanto a nivel del Programa Apoyo a la Capacidad de Gestión Institucional, referido en el Apéndice Técnico 8, numeral 5.2.2.5.4.3 (Apoyo a la gestión institucional y Recuperación de espacio público), y en el programa de Acompañamiento a la Gestión Socio Predial mencionado en el numeral 5.2.2.9 del mismo Apéndice; y la normatividad vigente, serán herramientas que el Concesionario a cargo, deberá tener en cuenta para el traslado de unidades sociales que puedan verse afectadas por causa del desarrollo del proyecto vial en referencia.	Apéndice Técnico 8 Gestión Social	Técnica – Social

1292	PAVIMENTOS COLOMBIA 1/09/2021	¿Cuáles son las determinantes ambientales emitidas por la autoridad ambiental correspondiente, para la Autopista Norte, la Carrera 7 y para la perimetral de Sopó?	En atención a la solicitud se le informa al interesado que la citada obligación guarda los requerimientos realizados por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales bajo la comunicación de salida ANLA No. 2019128388-2-000 del 2019, quien estableció dentro de los términos de referencia para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental los siguientes: "(...) Plantear medidas de manejo enfocadas a la protección y conservación de los diferentes componentes de la biodiversidad de los humedales Torca y Guaymaral, los cuales se encuentran incluidos en la lista de humedales de importancia internacional RAMSAR. Las medidas de manejo que se propongan en el Estudio de Impacto Ambiental deben armonizar y ser concordantes con las disposiciones de los distintos instrumentos que sean establecidos por las autoridades y entidades relacionadas con las áreas sensibles identificadas. (...) Deberá realizar las consultas correspondientes ante el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible – MADS, la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR y demás entidades que corresponda, con respecto a la normatividad, planes de manejo y/o instrumentos relacionados con los ecosistemas estratégicos presentes en el área del proyecto, como son los humedales Torca, Guaymaral y Van Der Hammen, y la Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá, con el fin de que el proyecto sea compatible con las políticas y necesidades de protección y conservación de dichos ecosistemas.". Por último, señalar que la Vte. Sopó ya cuenta con licencia ambiental, la cual fue otorgada bajo la Resolución No. 252 de febrero de 2020 y que está debe ser objeto de cesión total a favor del adjudicatario del proyecto.	Apendice Técnico 1	Técnica – Ambiental
1293	PAVIMENTOS COLOMBIA 1/09/2021	¿Cómo se ha medido y asignado el riesgo, en caso que la autoridad ambiental llegase a requerir un alcance diferente al estipulado en los documentos contractuales? Por ejemplo, si la autoridad ambiental llegase a requerir una mayor luz o un mayor gálibo contra lámina de agua en las estructuras de paso sobre los humedales Torca y Guaymaral; en particular, este interrogante se plantea por las acciones recientemente conocidas sobre el proyecto de la troncal del Peaje, donde por vía judicial y por causas de temas ambientales, se ha detenido la ejecución del proyecto y se estará modificando el alcance del mismo.	Se informa al interesado que la Autoridad Ambiental se pronunció sobre la Necesidad de Realizar un Diagnóstico Ambiental de Alternativas, sobre el tema específicos de los puentes de conexión hídrica entre los humedales, su cimentación y gálibó, en caso de ser pertinente se pronunciara cuando el futuro Concesionario adelante los Estudios y Diseños respectivos y sean presentados a la Autoridad Ambiental para el trámite de la Licencia Ambiental, de acuerdo a los términos de referencia que la Autoridad emitió en su comunicación con radicado 2019128388-2-000 del 29 de agosto de 2019 y publicada en el Cuarto de datos, Carpeta Bogota, Carpeta J, archivo J31. 1. Los determinantes y criterios ambientales definidos por la Autoridad Ambiental, deben ser tenidas en cuenta por el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños respectivos, para que garanticen un óptimo manejo y conducción de las aguas, la conexión hídrica y protección de los ecosistemas, en atención a las disposiciones contenidas en el oficio de salida ANLA No. 2019128388-2-000 del 29 de agosto de 2019 (incluido en el cuarto de datos, archivo J31), la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales fijó los términos de referencia que deberán ser tenidos en cuenta por el Concesionario para la elaboración del estudio de impacto ambiental del proyecto. En el literal h del numeral 4to del apartado "Resultado de la Evaluación" contenido en el citado documento, la ANLA solicitó: "Presentar los estudios y diseños de las estructuras hidráulicas previstas para el adecuado manejo de aguas de los humedales Torca y Guaymaral, y demás cuerpos de agua interceptados por los dos corredores viales, Autopista Norte y Carrera Séptima, que garanticen un óptimo funcionamiento y la conectividad de flujo de los dos sistemas y de los demás cuerpos de agua". 2. A través del oficio de salida ANLA No. 2019128388-2-000 del 29 de agosto de 2019 (incluido en el cuarto de datos, archivo J31), la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales fijó los términos de referencia que deberán ser tenidos en cuenta por el Concesionario para la elaboración del estudio de impacto ambiental del proyecto. En el literal h del numeral 4to del apartado "Resultado de la Evaluacion" contenido en el citado documento, la ANLA solicitó: "Presentar los estudios y diseños de las estructuras hidráulicas previstas para el adecuado manejo de aguas de los humedales Torca y Guaymaral, y demás cuerpos de agua interceptados por los dos corredores viales, Autopista Norte y Carrera Séptima, que garanticen un óptimo funcionamiento y la conectividad de flujo de los dos sistemas y de los demás cuerpos de agua". 3. Se informa al interesado que, el futuro Concesionario deberá presentar consultas ante las Autoridades Ambientales en el momento que esté adelantando su estudio de impacto ambiental con los estudios a nivel de detalle para el tramite de Licenciamiento Ambiental, con miras a obtener la Licencia correspondiente. 4. Se informa al interesado que según lo expuesto en el punto anterior, no se considera un riesgo, ya que es de conocimiento de los interesados para la elaboración de su propuesta técnica y económica.	Apendice Técnico 1	Técnica – Ambiental

1294	PAVIMENTOS COLOMBIA 1/09/2021	Para la vía en el municipio de Sopó se encuentra que tiene como parámetro de diseño, una velocidad de 80kph; las condiciones del corredor existente incluyen tramos conectados con ángulos rectos entre tangentes y zonas de baja visibilidad. ¿Los predios que estarán disponibles para el Concesionario permiten desarrollar el corredor conforme con las especificaciones? Agradecemos suministrar un listado de los predios que han sido considerados para adquisición.	Se informa al interesado que, los predios requeridos para el corredor vial de la perimetral de Sopó se identifican en el Volumen de Gestión Predial ubicado en el Cuarto de Datos, Carpeta Sopo, Carpeta L, y en el especial la Carpeta L2, Archivo L21 que corresponde con la Sabana Predial donde se encuentra el listado de los predios solicitados y que se adara deben ser gestionados y adquiridos por el futuro Concesionario. Adicionalmente se recomienda que, se revise la Resolución de Declaratoria de Utilidad Pública e Interés Social (DUPIS) del proyecto Accesos Norte Fase II y está en el Cuarto de Datos, Carpeta Otros Anexos, Carpeta B, que incluye la Franja de intervención de los corredores viales de la Autopista Norte, la Carrera Séptima y la Perimetral de Sopó.	Apendice Técnico 1	Técnica
1295	PAVIMENTOS COLOMBIA 1/09/2021	Con respecto al límite de intervención del proyecto, se encuentra que dentro de las respuestas que otorga la ANI, informa que se encuentra adelantando las acciones para la definición de la Declaratoria de Utilidad Pública – DUPI, para los corredores de la Autopista Norte, Carrera 7 y la vía en Sopó. Sin embargo, es necesario recalcar que para los proyectos dentro del Distrito Capital, se cuenta con dos instrumentos diferentes: la Declaratoria de Utilidad Pública (DUPI) y la resolución de reserva vial emitida por la Secretaría Distrital de planeación (SDP). La primera, de ellas, la Declaratoria de Utilidad Pública, tiene como objetivo que las oficinas de registro se abstengan de efectuar transferencias de derecho de dominio sobre una propiedad, a alguien diferente a la entidad que ha realizado la declaración de utilidad respectiva. Por su parte, la reserva vial de un corredor son las franjas de terreno necesarias para la construcción o la ampliación de las vías públicas, que deben ser tenidas en cuenta al realizar procesos de afectación predial o de adquisición de los inmuebles y en la construcción de redes de servicios públicos domiciliarios. (Recuperado de: http://www.sdp.gov.co/transparencia/informacion-interes/glosario/zona-de-reserva-vial). De acuerdo con lo anterior, es necesario contar con la definición clara del límite de intervención del proyecto, para lo cual se plantean las siguientes observaciones: • ¿Cómo está determinado el límite de intervención del proyecto? Por favor adjuntar como parte de la respuesta, plano digital georreferenciado con el límite del proyecto. • Al ejecutar los procesos de ampliación de los corredores, ¿estos corredores ampliados están quedando inmersos dentro de la reserva vial vigente según la SDP? • Si los corredores ampliados no están inmersos dentro de la reserva vial actual vigente, es necesario tener en cuenta que dentro de la jurisdicción de Bogotá, las vías cuentan con una reserva vial definida, la cual está soportada en un completo estudio técnico, predial, jurídico, ambiental y social, con lo cual la autoridad (SDP) expide la resolución respectiva. Teniendo en cuenta que esta reserva vial limita el alcance de las obras a ejecutar, en este caso, las ampliaciones y actividades a realizar para cada corredor, se en-cuentra que hacer el trámite para obtener las reservas viales no es una actividad que se pueda delegar al futuro Concesionario. Por lo tanto, ¿cuáles son los actos administrati-vos que definen las modificaciones o ajustes a estas reservas viales? Por favor suminis-trar copia de los planos con las resoluciones respectivas.	Por el presente, nos permitimos dar respuesta al interesado de la siguiente manera: Inicialmente se debe tener en cuenta por parte del interesado que los estudios y diseños publicados en el Cuarto de Datos son de Referencia y que el futuro Concesionario será el encargado de realizar los Estudios y Diseños requeridos para la construcción del proyecto y realizar los trámites de Licenciamiento y permisos ambientales entre otros. - Se informa que el límite de intervención esta definido en la de Declaratoria de Utilidad Pública e Interés Social (DUPIS) del proyecto Accesos Norte Fase II y está en el Cuarto de Datos, Carpeta Otros Anexos, Carpeta B, que incluye la Franja de intervención de los corredores viales de la Autopista Norte, la Carrera Séptima y la Perimetral de Sopó. - Se informa al interesado que, las reservas viales para la Autopista norte (Perfil V-0 de 100m) y La Carrera Séptima (Perfil V-2 de 40m) cumple con el ancho total requerido para implementar el perfil vial. Adicionalmente se informa que, para la Autopista Norte la franja de intervención del proyecto esta inmersa en la reserva vial de la misma y para la Carrera Séptima se presentan diferencias entre la Reserva Vial y la franja de intervención. - Se informa al interesado que la gestión de la entidad se hizo con respecto de la expedición de la DUPIS, adicionalmente se aclara que en caso de requerirse la actualización de la reserva vial se deberá realizar con los Estudios y Diseños requeridos para construcción que deberá realizar el futuro Concesionario, teniendo en cuenta que con estos se realizarán la gestión predial y las obras. - Se informa al interesado que los sitios para aterrizaje de los puentes peatonales a construir están contemplados en la identificación de los predios a adquirir y en la DUPIS, para la reserva vial aplica la explicación del inciso número 3. - Se informa al interesado que los sobreanchos proyectados en los retornos elevados están considerados en los predios a adquirir y en la DUPIS, con respecto a la reserva vial aplica la explicación del inciso número 3. - Se informa al interesado que las áreas mostradas en la imagen en los sectores nor-oriental y nor occidental se encuentran identificados en los predios y en la DUPIS, con respecto a la reserva vial aplica la explicación del inciso número 3. - Se informa al interesado que, en la Carrera Séptima aplica la reserva POT 190 de 2004 y del Decreto 088 de 2017, igualmente se informa que la franja de intervención esta definida en la DUPIS.	Apendice Técnico 1	Técnica
1296	PAVIMENTOS COLOMBIA 1/09/2021	• Para las zonas de plazoletas y sitios de aterrizaje de los puentes peatonales a construir ¿están contempladas esas áreas dentro de la reserva vial? ¿Están contempladas dentro de los predios requeridos y la resolución de DUPI? • Para los sectores de los retornos a desnivel Norte – Norte y Sur y Sur, para construir en la Autopista Norte, ¿Están incluidas esas áreas dentro de la reserva vial? ¿Están con-templadas dentro de los predios requeridos y la resolución de DUPI? • Para la intersección de la Avenida El Polo por Autonorte, al analizar información prove-niente de los datos abiertos de la SDP, se evidencia que en algunos sectores de las ore-jas y conectantes del costado Nor-oriental y Nor-occidental, que el proyecto se encuen-tra por fuera de la reserva vial. ¿Se cuenta con el acto administrativo de modificación de la reserva vial para esta intersección? (ver imagen documento anexo) • Sobre la Carrera 7, en la zona donde colinda con la reserva Thomas Van Der Hammen, no se evidencia que exista reserva vial definida. ¿Cuál es el tratamiento que se debe dar sobre esta zona?	Por el presente, nos permitimos dar respuesta al interesado de la siguiente manera: - Se informa al interesado que los sitios para aterrizaje de los puentes peatonales a construir están contemplados en la identificación de los predios a adquirir y en la DUPIS, para la reserva vial aplica la explicación del inciso número 3. - Se informa al interesado que los sobreanchos proyectados en los retornos elevados están considerados en los predios a adquirir y en la DUPIS, con respecto a la reserva vial aplica la explicación del inciso número 3. - Se informa al interesado que las áreas mostradas en la imagen en los sectores nor-oriental y nor occidental se encuentran identificados en los predios y en la DUPIS, con respecto a la reserva vial aplica la explicación del inciso número 3. Se aclara que no se cuenta con acto administrativo de la secretaria Distrital de Planeación para la modificación de la reserva vial para la Intersección el Polo. Sin perjuicio de lo anterior, se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda 6 publicada en SECOP I y en la página web de la entidad, se ajustó el alcance de la UFS en el Apéndice Técnico 1, tabla 7, en el sentido de eliminar la construcción del intercambiador El Polo y en su lugar, el Concesionario deberá elaborar los estudios y diseños a Fase III de dicha obra. - Se informa al interesado que, en la Carrera Séptima aplica la reserva POT 190 de 2004 y del Decreto 088 de 2017, igualmente se informa que la franja de intervención está definida en la DUPIS.	Apendice Técnico 1	Técnica
1301	PAVIMENTOS COLOMBIA 1/09/2021	El acceso y salida de predios, al igual que la conexión con bocacalles, ¿tendrá carriles de aceleración y desaceleración? si es así, ¿se tuvo en cuenta esta condición para la definición del ancho requerido para el corredor? ¿se tuvo en cuenta para definir el área requerida de los predios? ¿Se incluyeron en el Capex y Opex de la estructuración? Por ejemplo, dentro de la Ciudad de Bogotá existen algunas vías como la Calle 209, Calle 222, y Calle 242, las cuales por su categoría y de acuerdo con la normatividad vigente (Decreto 2976 de 2010 y Decreto 1076 de 2015) podrían requerir esa clase de infraestructura.	Se informa al interesado que, en la Autopista norte las obras que en los estudios y diseños de referencia proyectaron carriles de aceleración y desaceleración son el Intercambiador el Polo, la proyección de la futura Av. Guaymaral y os Retornos Elevados, adicionalmente la Calle 242 que tiene proyectada una vía de servicio para su ingreso y se sirve del carril de aceleración del retorno elevado de la Calle 242 para la salida. Adicional se informa que, con la proyección de los mencionados diseños se proyectó el ancho para la franja de intervención y en el Capex y Opex de la estructuración del proyecto. Para las Calles 222 y 209 no se proyectaron carriles de aceleración y desaceleración y deberán ser tenidos en cuenta por el futuro Concesionario en caso de que, así lo requieran las especificaciones técnicas del Apéndice Técnico 3. Por último, el interesado será el responsable de la revisión, validación, verificación y valoración del proyecto para la presentación de su oferta.	Apendice Técnico 1	Técnica

1304	Garrigues 1/09/2021	Teniendo en cuenta que a la fecha la ANI no ha publicado el lineamiento para la suscripción del Protocolo entre el Concesionario de Accesos Norte Fase I y el de Accesos Norte Fase II, respetuosamente solicitamos a la Entidad extender el período de presentación de observaciones por lo menos una semana después de la publicación de este documento, el cual resulta de especial importancia para los interesados, quienes seguramente deberán presentar algún tipo de observaciones sobre dicho lineamiento. Así mismo, solicitamos a la Entidad que, para facilitar la revisión de los interesados, este documento sea publicado en el SECOP.	Se le precisa al interesado, que en la actual estructuración del Proyecto no se contempla la suscripción de un Protocolo de relacionamiento entre el Concesionario de Accesos Norte I y Accesos Norte Fase II, sin embargo, el Contrato Parte Especial en la Tabla de Referencias a la Parte General, en la Sección 4.3 se adicionan los literales (p) y (o), que establecen la obligación a cargo de la ANI de entregar al futuro Concesionario acceso al SICC, así como informar eventos que puedan afectar el ingreso de peaje del Proyecto, en los siguientes términos: "(o) Entregar al Concesionario el Día siguiente a la suscripción del Acta de Inicio, un usuario y contraseña que le permita acceder al Sistema Informático de Contabilización y Control – SICC, del Contrato No. 001 de 2017 para consultar la información de recaudo y tráfico de las Estaciones de Peaje. Esta obligación es aplicable para todas las Fases y Etapas del presente Contrato y la entidad deberá garantizar el acceso permanente a dicha información. (p) Informar al Concesionario sobre cualquier evento reportado por la interventoría del Contrato N°001 de 2017, que pueda afectar el Ingreso de Peaje del Proyecto. Esta obligación es aplicable en todas las Fases y Etapas del presente Contrato" Finalmente, se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP, así mismo se informa que mediante la Resolución No. 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021 se reanudó la licitación pública y en su artículo segundo se estableció el cronograma actual del proceso.	Pliego de Condiciones - Cronograma	Jurídica – Estructuración
1305	Garrigues 1/09/2021	Al Apéndice Financiero 1 menciona que "El Concesionario entregará y complementará las 2 tablas de datos financieros en el formato Excel adjunto al presente Apéndice, según lo establecido en el Contrato": Solicitamos respetuosamente a la Entidad que publique en el cuarto de datos el formato Excel con las dos tablas que se menciona en este Apéndice Financiero 1.	Se informa al interesado que teniendo en cuenta su observación se ha publicado con la adenda No. 5 el referido documento en Excel en el SECOP I y en la página web Ani, documento que hace parte del Apéndice Financiero 1.	Apéndice Financiero 1	Financiera
1307	Cintra Infraestructuras Colombia S.A.S 1/09/2021	En la Resolución 20217020012625 del 30-07-2021 emitida por el MINISTERIO DE TRANSPORTE y AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA de conformidad con el Plan de Ordenamiento Zonal del Norte – "Ciudad Lagos de Torca", se especifica que: " En el evento de que EL FIDEICOMISO LAGOS DE TORCA (en adelante EL FIDEICOMISO), en virtud del Decreto Distrital No. 088 de 2017 modificado por los Decretos Distritales 049 y 425 de 2018 y, del Contrato de Fiducia Mercantil Irrevocable No. 3175290 del 25 de enero de 2018, realice la transferencia del derecho de dominio a BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL y/o al IDU y/o a la entidad distrital competente para el efecto, de la totalidad de los predios señalados en el Anexo 1 del presente Convenio en condiciones de disponibilidad, entendida ésta, como el saneamiento de las invasiones si las hubiere, dentro del plazo máximo señalado en el Literal B, numeral 2.7 de la Cláusula Quinta de este Convenio, BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL y/o el IDU y/o la entidad distrital competente, procederá a la entrega en administración temporal de estos predios a la ANI sin que esto implique la transferencia del derecho de dominio de estos suelos de carga general a esta última, a efectos de que los mismos sean entregados por la ANI al Concesionario hasta la reversión del contrato de concesión." Por lo anterior se requiere tener información respecto de: •Identificación de los predios que aún no se han recibido por el DADEP u otras entidades , con ocasión la obligación consagrada en el numeral 2.4 del artículo 87 del Decreto Distrital No. 088 de 2017 modificado por los Decretos Distritales 049 y 425 de 2018, por compensación . •Que predios requeridos para el proyecto ya se han entregado al Instituto Desarrollo Urbano u otras entidades de la Alcaldía De Bogotá.	Se informa al interesado que, su entendimiento no es correcto, los Predios Distrito, que entregará el Distrito al proyecto Accenorte II son los establecidos en el Anexo 1 de Convenio 006 de 2019, y no los predios de las Franjas de Control Ambiental establecidas en el Numeral 2.4, Artículo 87, del Decreto 088 de 2017. Ahora bien, se aclara que del Decreto 088 de 2017, Artículo 87, la Sección 2.4 establece "Franjas de control Ambiental: Son franjas no edificables que se extienden a lado y lados de las vías de la malla vial arterial con el objeto de aislar el entorno del impacto generado por estas y para mejorar urbanísticamente su condición y el entorno inmediato. Son de uso público y tendrán diez (10) metros de ancho a cada lado de las vías.", se aclara que estas Franjas no hacen parte de la entrega del Distrito al proyecto Accesos Norte Fase II. Adicionalmente se informa que, la entidad que está adelantando las Gestiones Prediales es el Fideicomiso Ciudad Lagos de Torca, y la ANI adelanto las gestiones pertinentes ante el IDU y obtuvo la actualización a septiembre de 2021 del avance del informe de Gestión Predial de la Avenida Alberto Lleras Camargo, que de acuerdo con el aviso informativo No 5 publicado en Secop I y en la página web Ani se incorporó en el Cuarto de Datos en la Carpeta Bogota, Carpeta S, Archivo S3. Por último, se recomienda que cualquier inquietud adicional sobre la entrega de Predios del Fideicomiso Lagos de Torca al DADEP o a la entidad Distrital correspondiente, sea solicitado a las mencionadas entidades.	Resolución 20217020012625 del 30-07-2021	Técnica – Predial
1309	Cintra Infraestructuras Colombia S.A.S 1/09/2021	Teniendo en cuanto lo consagrado en el artículo 44 del Decreto Distrital No. 088 de 2017: "Zonas de reserva de la Malla vial Arterial son las zonas necesarias para la localización y futura construcción de las obras del sistema vial arterial las cuales constituyen las zonas de reserva vial, información con base en la cual se podrá efectuar la entrega de los suelos de carga general requeridos para su ejecución. establece que Las reservas viales serán precisadas mediante resolución que para el efecto expida la Secretaría Distrital de Planeación - SDP un vez el fideicomiso Lagos de Torca haya realizado los estudios y diseños definitivos, así como los levantamientos topográficos correspondientes. Dicha resolución deberá ser remitida a la Unidad Administrativa de Catastro Distrital para que realicen las incorporaciones definitivas de la reserva vial en cada uno de los predios" Conforme a la norma citada solicitamos se sirva indicarnos el número y fecha de la resolución de reserva vial expida la Secretaría Distrital de Planeación y si esta fue contemplada en la Resolución declaratoria de utilidad pública No. 20217020012625 del 30-07-2021	Se da respuesta al interesado de la siguiente manera: - Se informa al interesado que, en la Carrera Séptima y la Autopista Norte aplica la reserva POT 190 de 2004 y del Decreto 088 de 2017, igualmente se informa que la franja de intervención está definida en la Declaratoria de Utilidad Pública e Intereses Social - DUPIS. - Se informa al interesado que, las reservas viales para la Autopista norte (Perfil V-0 de 100m) y La Carrera Séptima (Perfil V-2 de 40m) cumple con el ancho total requerido para implementar el perfil vial. Adicionalmente se informa que, para la Autopista Norte la franja de intervención del proyecto está inmersa en la reserva vial de la misma y para la Carrera Séptima se presentan diferencias entre la Reserva Vial y la franja de intervención. - Se informa al interesado que la gestión de la entidad se hizo con respecto de la expedición de la DUPIS, adicionalmente se aclara que en caso de requerirse la actualización de la reserva vial se deberá realizar con los Estudios y Diseños requeridos para construcción que deberá realizar el futuro Concesionario, teniendo en cuenta que con estos se realizarán la gestión predial y las obras. Se aclara que de acuerdo con la normatividad referida en su observación la entidad desconoce el estado de avance de los estudios y diseños adelantados y las gestiones que debe adelantar el fideicomiso Lagos de Torca ante la Secretaría Distrital de Planeación para la expedición de la Reserva Vial actualizada.	Decreto Distrital No. 088 de 2017, artículo 44	Técnica

1311	Cintra Infraestructuras Colombia S.A.S 1/09/2021	En el numeral del AP 8 referido se indica que"Serán medios físicos para la atención al usuario: - Una oficina de atención al usuario por cada Unidad Funcional." Las UF1 y UF2, UF3 y UF4, UF5 podrían considerarse misma área de influencia (6 Km). Se solicita que se revise esta cláusula del contrato y se considere 1 oficina por tramo ya que resulta poco óptimo dimensionar 4 oficinas para Autopista Norte. (Considerando como tramo: Autopista Norte, Carrera Séptima y Variante Sopó respectivamente).	El último párrafo del numeral 5.2.2.1.4 - Obligaciones Asociadas al Programa, del programa de Atención al Usuario, Apéndice Técnico 8 - Social señala: (...) * Cuando situaciones particulares de los proyectos demanden adoptar medidas especiales en torno al sistema de atención al usuario, dichas medidas deberán ser propuestas a la Interventoría y concertadas con la ANI para su aprobación. Lo anterior traduce, en que es viable y justificable acordar entre las partes, la instalación y operación de una oficina de Atención al usuario por tramo, es decir una sobre la Autopista Norte, una sobre la Carrera Séptima y una en la Perimetral Sopó y no por unidades funcionales. No obstante, es pertinente aclarar que esta es una condición determinada por la situación social dinámica del territorio, razón por la cual no se modifica la obligación, sino se genera la alternativa de manejo, de acuerdo con las condiciones sociales identificadas al momento de desarrollo del proyecto.	Apéndice Técnico 8- Oficinas de Atención al Usuario	Técnica – Social
1312	Cintra Infraestructuras Colombia S.A.S 1/09/2021	En el numeral del AP 8 referido se indica que"El Concesionario deberá contar como mínimo con dos oficinas móviles, para el Proyecto, la cual corresponderá a una estructura móvil tipo, incluyendo el vehículo necesario para su desplazamiento, o un vehículo que en todo caso esté dotado de tecnología suficiente para generar interfaces de video y comunicación y espacios para atender público." Dado la poca longitud del proyecto, se solicita que se revise esta condición del contrato y se modifique teniendo en cuenta que habrá oficinas fijas en las unidades funcionales.	El último párrafo del numeral 5.2.2.1.4 - Obligaciones Asociadas al Programa, del programa de Atención al Usuario, Apéndice Técnico 8 - Social señala: (...) * Cuando situaciones particulares de los proyectos demanden adoptar medidas especiales en torno al sistema de atención al usuario, dichas medidas deberán ser propuestas a la Interventoría y concertadas con la ANI para su aprobación. Lo anterior traduce, en que es viable y justificable acordar entre las partes, la previsión, acondicionamiento y puesta en disposición de una oficina móvil para el proyecto, condición que persistirá mientras permanezcan las condiciones de la dinámica social del territorio	Apéndice Técnico 8- Oficinas de Atención al Usuario	Técnica – Social
1313	Copasa 1/09/2021	Patrimonio Neto Amablemente solicitamos revisión de los valores exigidos como requisito financiero en relación al Patrimonio Neto. Según lo analizado, consideramos que en comparación con el ultimo proceso de APP licitado y adjudicado (Nueva Malla Vial del Valle del Cauca) el Patrimonio Neto que se esta exigiendo en la presente licitación parece elevado.. Lo anterior, teniendo en cuenta que en la licitación de la Malla Vial el Valor de Contrato oficial de licitación era $3.000.697.126.249 y se solicitó un Patrimonio Neto de $581.400.000.000, lo que representaba un 19,38% respecto al Valor del Contrato. Analizando los valores exigidos en el presente proceso para un Valor del Contrato oficial de licitación de $ 1.797.567.970.825 se está exigiendo un Patrimonio Neto de $ 650.783.000.000, lo cual representa un 36,20% . Dada la gran diferencia que se presenta entre requerimientos de procesos técnicamente similares y en aras de garantizar la pluralidad de oferentes, solicitamos que la exigencia se reduzca de forma que el Patrimonio Neto represente un % sobre el Valor del Contrato Oficial más en línea a lo exigido en anteriores licitaciones. Sugerimos un 20% como cifra potencialmente razonable.	Se informa al interesado que el valor establecido para el Patrimonio Neto se considera adecuado para la magnitud del proyecto y sigue la misma regla de proporcionalidad respecto a las inversiones estimadas incorporada en los procesos de selección de los demás contratos de concesión adjudicados por la ANI, entre ellos Nueva Malla Vial del Valle del Cauca Accesos Cali - Palmira. Así mismo se aclara, que si bien, el principio es el mismo, las cifras de los montos establecidos varían de proyecto a proyecto, dadas las particularidades y características de cada uno. Por lo tanto no se acoge la solicitud del observante.	Pliego de condiciones, Sección 4.3.4 Patrimonio Neto, Literal (c)	Financiera
1314	Copasa 1/09/2021	Les solicitamos actualizar de forma mensual el monto de los recursos provenientes de la Subcuenta Depósito Especial utilizados para fondear la Subcuenta Central de Recaudo del proyecto en la fecha de constitución del Patrimonio Autónomo (Saldo desde 1 de marzo de 2020 los cortes más reciente)	Se informa al observante que en la sección 5.6(h)(i)(1)(ii) de la minuta de contrato Parte Especial que se publicó con la Adenda No. 6 en Secop I y en la página web de la entidad, se puede encontrar el valor acumulado al 31 de agosto de 2021, así: "Los recursos a ser transferidos de que tratan los numerales i y ii anteriores, corresponden al Saldo de la Subcuenta Depósito Especial del Recaudo del Contrato de Concesión No. 001 de 2017 que se acumularon hasta el 31 de agosto de 2021 los cuales ascienden a la suma de Trescientos Cincuenta y Dos Mil Cuatrocientos Veintitrés Millones Setecientos Noventa y Cinco Mil Quinientos Cuarenta y un Pesos con Cincuenta y Seis centavos Moneda Corriente ($ 352.423.795.541,56) Adicionalmente en este mismo giro, se transferirán los recursos que se acumulen en la Subcuenta Depósito Especial del Recaudo con posterioridad al 31 de agosto de 2021 y hasta la constitución del Patrimonio Autónomo del presente Contrato, sin incluir rendimientos financieros y previo descuento de los costos de transacción que se causen". En tal sentido no se considera necesario realizar más actualizaciones a dicho valor.	Contrato Parte Especial, Sección 5.6(h)(1)(ii)	Financiera

1315	Copasa 1/09/2021	Cuando en el contrato dice: " El Recaudo del Peaje derivado del primer incremento de tarifas de cada una de las Estaciones de Peaje denominadas Andes, Fusca y Unisabana (la estación de peaje ubicada en el acceso al Puente Curvo Teletón) será contabilizado únicamente como parte del VPIP en un 30%, y el 70% restante será consignado en la Subcuenta Excedentes ANI y no será contabilizado como parte del VPIP para ninguno de los efectos previstos en la Sección 3.4 de la Parte General hasta el 15 de enero de 2024." Se da como entendido que durante el periodo del 15 de enero de 2023 al 15 de enero del 2024 la concesión no recibe el 70% de los ingresos prevenientes del aumento de tarifas. Por favor confirmar el entendimiento	Se informa al interesado que se ha modificado la condición señalada por el observante en la minuta de contrato Parte Especial que se publicó en Secop I y en la página web de la Entidad a través de la Adenda No. 6, de manera que las fechas de los incrementos tarifarios siguen siendo en 2023 y 2026 pero ya no se tiene prevista la división de 70% / 30% ni se destinan recursos a la Subcuenta Excedentes ANI derivados de los incrementos en ningún caso. Por lo anterior, se le invita a revisar la nueva redacción presente en las Secciones 5.2(a)(ii) y 4.6(c), (d) y (e) de la Parte Especial de la minuta de contrato, sobre este particular.	Contrato Parte Especial, Sección 4.6(c)(ii)	Financiera
1317	Copasa 1/09/2021	El mecanismo de Soporte de Ingreso está establecido por 9 años una vez se inicie el Periodo de Operación. El plazo de 9 años restringe las posibilidades de financiación por un plazo mayor a los 9 años propuestos. Formalmente le solicitamos a la ANI implementar este mecanismo en los mismos términos de plazo (13 años) que se planteó en la LICITACIÓN DE LA MALLA VIAL DEL VALLE DEL CAUCA: ACCESOS CALI-PALMIRA.	Se informa al interesado que el objetivo del mecanismo de soporte de ingresos es soportar, parcialmente los gastos asociados al servicio de la deuda y algunos costos operativos en la Etapa de Operación y Mantenimiento, entre otros. Lo anterior corresponde a que como política del Estado, para el programa de las 5G, se ha planteado dar un soporte para el periodo de pago de la deuda enfocado a mejorar las condiciones de la financiación en el largo plazo, en los primeros años de la etapa de operación y mantenimiento y de acuerdo con las características y montos particulares de cada proyecto y en ese sentido corresponderá al proponente y a los financiadores hacer sus propios cálculos de las fuentes de ingreso de peajes durante la etapa de construcción para dimensionar correctamente los requerimientos de financiación. Por lo anterior, la entidad considera que la garantía de riesgo comercial establecida para el proyecto de Accesos Norte Fase II, a través del mecanismo de soporte de ingresos es suficiente y adecuada para este contrato, considerando que este mecanismo se ha diseñado de manera estándar entre los contratos 5G, y por lo tanto no es posible otorgar la garantía sobre un periodo diferente en este contrato, toda vez que como ya se mencionó anteriormente, el mismo se determinó teniendo en cuenta las particularidades, condiciones y características asociadas al presente proyecto, por lo anterior, no se acepta lo solicitado por el observante.	Contrato Parte Especial, Sección 5.4	Financiera
1318	Copasa 1/09/2021	El mecanismo de Soporte de Ingreso está establecido por 9 años una vez se inicie el Periodo de Operación. Es de gran valor para los oferentes poder contar con este mecanismo de cobertura de riesgo comercial durante el Periodo de Construcción. Esto podría facilitar la obtención del Cierre Financiero y, por lo tanto, facilitar la ejecución del proyecto	Se informa al interesado que el objetivo del mecanismo de soporte de ingresos es soportar, parcialmente los gastos asociados al servicio de la deuda y algunos costos operativos en la Etapa de Operación y Mantenimiento, entre otros. Lo anterior corresponde a que como política del Estado, para el programa de las 5G, se ha planteado dar un soporte para el periodo de pago de la deuda enfocado a mejorar las condiciones de la financiación en el largo plazo, en los primeros años de la etapa de operación y mantenimiento y de acuerdo con las características y montos particulares de cada proyecto y en ese sentido corresponderá al proponente y a los financiadores hacer sus propios cálculos de las fuentes de ingreso de peajes durante la etapa de construcción para dimensionar correctamente los requerimientos de financiación. Por lo anterior, la entidad considera que la garantía de riesgo comercial establecida para el proyecto de Accesos Norte Fase II, a través del mecanismo de soporte de ingresos es suficiente y adecuada para este contrato, considerando que este mecanismo se ha diseñado de manera estándar entre los contratos 5G, y por lo tanto no es posible otorgar la garantía sobre un periodo diferente en este contrato, toda vez que como ya se mencionó anteriormente, el mismo se determinó teniendo en cuenta las particularidades, condiciones y características asociadas al presente proyecto, por lo anterior, no se acepta lo solicitado por el observante.	Contrato Parte Especial, Sección 5.4	Financiera
1319	Copasa 1/09/2021	Solicitamos a la ANI formalmente no modificar las variables (FAE, FDiv y TE) que afectan la compensación al concesionario ante una eventual terminación anticipada respecto a los valores planteados en la LICITACIÓN DE LA MALLA VIAL DEL VALLE DEL CAUCA: ACCESOS CALI-PALMIRA.	Se informa al interesado que los valores que toman los componentes FAE, FDiv y TE son el resultado de la estructuración de cada proyecto, y en esa medida no son comparables entre proyectos, dentro de la cual se estiman los valores de terminación a través de estos componentes buscando que el valor a reconocer sea suficiente para cubrir el pago de la deuda a los Prestamistas en todos los periodos y que a su vez no se generen incentivos inadecuados. Por lo anterior no se acepta su solicitud.	Contrato Parte Especial, Sección 18.6. (referencia a Parte General)	Financiera
1320	Copasa 1/09/2021	Solicitamos a la ANI que se reemplace el Acta Semestral de Cálculo del ARh por un acta mensual. Esto podrá dar mayor confianza a los potenciales financiadores del proyecto sobre el seguimiento a este valor.	No se acoge su solicitud, teniendo en cuenta la relación estrecha que guardan dichas Actas con los estados financieros semestrales auditados, los cuales se toman como base para la elaboración de las Actas referidas como se puede observar a lo largo de la Sección 18.6(d) de la Parte General del Contrato.	Contrato Parte General, Sección 18.6	Financiera
1322	Copasa 1/09/2021	La definición de ARh considera dentro de los elementos reconocibles las "Comisiones de disponibilidad y de estructuración del Cierre Financiero o de la emisión de bonos (commitment fee y upfront fee) pagadas a los Prestamistas en el Mes h, los cuales serán verificados por la interventoría." Sin embargo, puede haber otros cargos o comisiones derivadas de la financiación diferentes al commitment fee y upfront fee. Les solicitamos cambiar la redacción para que se puedan incluir otros cargos correspondientes a la financiación.	Se informa al interesado que no es procedente el reconocimiento de otras comisiones a Prestamistas diferentes de las que se indican en la sección referida, puesto que, con el fin de no generar incentivos inadecuados, es necesario precisar estrictamente qué conceptos serían reconocidos en el ARh en un caso de terminación anticipada del contrato de concesión, y se considera que las comisiones contempladas en la sección (commitment fee y upfront fee) corresponden a los rubros realmente indispensables en el desarrollo del cierre financiero, y que por lo tanto ameritarían ser reconocidos por la ANI, en tal sentido no se acepta lo solicitado por el observante.	18.3 Fórmulas de Liquidación del Contrato - Parte General Contrato de Concesión	Financiera
1323	Copasa 1/09/2021	¿Los montos provenientes del Soporte de Ingresos se distribuirían entre las Unidades Funcionales 1 a la 7 solamente o se incluye la Unidad Funcional 0 también?	Se informa al interesado que la compensación por Soporte de Ingresos, al considerarse parte del Recaudo de Peaje (que para efectos de este proyecto ha sido reemplazado por Ingreso de Peaje, según la excepción establecida en la Sección 1.158 de la tabla de referencias a la parte general) del periodo en el que se realiza el pago, de acuerdo con la Sección 3.4(b)(vi) de la Parte General, se deberán tomar las mismos porcentajes de distribución de las Unidades Funcionales que apliquen en cada periodo para el Ingreso Peaje Neto, consignados en la Sección 5.1(a) de la Parte Especial del Contrato. Por lo tanto, al considerar que en esta última Sección siempre se incluye un valor para la UF0 en cualquier año, se deduce que en efecto esta Unidad Funcional sería tenida en cuenta para distribuir también la compensación por Soporte de Ingresos que pudiera resultar en aplicación de las secciones relacionadas con este mecanismo.	Contrato Parte Especial 5.4	Financiera

1326	Copasa 1/09/2021	El transferir el 15% de los ingresos por explotación comercial a la ANI desincentiva la generación de servicios de este tipo. Solicitamos a la entidad cambiar esta proporción y dejarla, por lo menos similar a los proyectos de 4G, en donde se transfería a la entidad un porcentaje del 2.2%.	No se acepta la recomendación del observante ya que esto obedece a los lineamientos de la entidad establecidos para los proyectos del programa de la 5G.	contrato Parte General, Sección 1.96	Financiera
1327	Copasa 1/09/2021	A qué se refiere el registro para las notificaciones vía correo electrónico? Favor aclarar. En todo caso, para entender que la notificación se envió correctamente, debería bastar con que el Concesionario la envíe a la dirección de Notificaciones indicada en el Contrato sin necesidad de tener un registro.	Se aclara al interesado que de acuerdo con lo dispuesto en la Sección observada, efectivamente en el caso en que el Concesionario envíe una notificación por medios electrónicos a la ANI, deberá tener un registro de dicho envío y de su contenido, es decir, debera probar que el mismo fue enviado a la dirección electrónica registrada para el efecto por la entidad en la Sección 19.18 de la tabla de referencias a la Parte Especial. Adicionalmente, dicho registro deberá ser radicado en la ANI para que sea válida dicha notificación.	Contrato Parte General, Sección 1.115	Jurídica – Estructuración
1328	Copasa 1/09/2021	Teniendo en cuenta la definición del concepto de Sanción y los eventos generadores previstos en la Parte Especial, no es claro en la práctica qué eventos pueden generan un incumplimiento que no es subsanable. Por el contrario, la redacción propuesta es muy amplia y gaseosa. En consecuencia, esta circunstancia transgrede el principio básico del derecho sancionador que exige que las circunstancias que dan lugar a una sanción sean típicas y se encuentren previa y expresamente definidas. Adicionalmente, el Contrato no define, a diferencia de las Multas, cuáles son las conductas que pueden dar lugar a la aplicación de una Sanción. Por tanto, siguiendo la estructura de los eventos generadores de Multas, respetuosamente se solicita a la entidad indicar cuáles son los eventos concretos en que se causarían las Sanciones o, en su defecto, eliminar este concepto del Contrato de Concesión.	Se informa al interesado, que de acuerdo con la Sección 1.169 del Contrato Parte General las Sanciones se definen como "las penas pecuniarias por incumplimientos definitivos e insubsanables del Contrato, cuya finalidad es la de sancionar al Concesionario por tales incumplimientos (…)". En ese sentido, es claro que lo que se pretende con la imposición de estas es, precisamente, sancionar al concesionario incumplido cuando, a diferencia de lo que se pretende con la Multa, no hay lugar a conminarlo a que cumpla, toda vez que se trata de obligaciones que ya no pueden ser ejecutadas, por eso no son subsanables. Así las cosas, la misma naturaleza de la obligacion determina si es procedente iniciar un procedimiento sancionatorio para conminar (Multa) o sancionar (Sanción) al concesionario. Por ejemplo, si el concesionario estaba obligado a medir el tráfico en un periodo determinado y no lo hizo, una vez vencido dicho periodo, es imposible conminarlo a cumplir con la obligación a su cargo, esto es, no es posible imponer Multa alguna, no obstante, en ese evento, conforme al clausulado en cuestión, el incumplimiento del concesionario podría ser objeto de Sanción.	Contrato Parte General, Sección 1.169 Contrato Parte Especial, Sección 7.2	Jurídica – Sancionatorios
1329	Copasa 1/09/2021	La exoneración de responsabilidad que incluye la ANI en esta sección no se encuentra ajustado a la ley. Ésta constituye una renuncia a reclamar que es excesiva y abusiva. La ANI debe responsabilizarse por la información que publique dentro de este proceso.	Se precisa al interesado, que los estudios realizados por la entidad, tienen como objeto la estructuración técnica, jurídica y financiera del proyecto con el fin de encontrar una alternativa de referencia para ejecutar las intervenciones requeridas según las especificaciones de cada uno de los tramos viales que componen el corredor, lo que no implica que la alternativa estructurada sea la única viable. Esta circunstancia es precisamente la que justifica el hecho que, aun teniendo a disposición de los Interesados los estudios y diseños en fase de factibilidad que soportan la alternativa propuesta por la ANI, aquellos tienen la facultad discrecional de apartarse de los resultados de dichos estudios y diseños y adelantar el análisis de escenarios diferentes basados en sus propios estudios en los que sustenten su oferta, por lo que la información es de referencia y no complementaria del pliego ni vinculante. Adicionalmente, el numeral 1.6 del Pliego de Condiciones establece que corresponderá al Interesado la responsabilidad exclusiva de asumir los costos derivados de la presentación de la Oferta de acuerdo con la asignación de costos y riesgos del Contrato y sus Apéndices y si algún Interesado considera que no ha podido obtener toda la información relevante o si considera que sus propias estimaciones le hacen imposible la asunción de esas obligaciones y riesgos, deberá abstenerse de presentar Oferta.	Contrato Parte General, Sección 2.6(a)(xvii)	Jurídica – Estructuración

1330	Copasa 1/09/2021	Agradecemos revisar lo dispuesto en esta sección conforme a que, en nuestro concepto, no tiene sentido que se le obligue al Concesionario a esperar 90 días para acceder a la compensación por imposibilidad de instalación de la estación de peaje. Lo anterior, más aún cuando su única fuente de ingreso es el Recaudo de Peaje. Solicitamos eliminar el periodo de 90 días de que trata esta sección o al menos reducir a un término razonable de 30 días.	Se informa al interesado que la entidad considera que el periodo establecido es necesario para la adecuada identificación, activación y procedimientos de presupuestación de la Entidad respecto a la compensación asociada en general a los eventos de: no instalación de peaje, reubicación de casetas de peaje, demora en la entrega de las estaciones de peaje existentes y elusión de manera general. Por lo cual no se considera procedente modificar el plazo establecido. Sin embargo es preciso aclarar también que en este proyecto no se contempla la instalación de estaciones de peaje nuevas, y por lo tanto el evento referido no es aplicable, como se indica en la Sección 3.3(f) de la tabla de referencias a la parte general de la minuta de Contrato.	Contrato Parte General, Sección 3.3 (h)	Financiera – Riesgos
1332	Copasa 1/09/2021	Solicitamos que los recursos remanentes de las subcuentas Predios, Redes, Socioambiental y Policía de Carreteras sean del Concesionario ya que se tratan de recursos aportados con recursos de Equity del Concesionario. En consecuencia, no existe razón para que dichos recursos queden en cabeza de la ANI. Consideramos que lo señalado por la ANI en procesos anteriores consistente en que la distribución de remanentes es simétrica con la asunción del riesgo de sobrecostos no es correcto, dado que el Concesionario asume la gran mayoría del costo de las compensaciones o usos contemplados en la subcuentas Predios, Redes y Socioambiental. Por tanto, los remanentes deben recaer exclusivamente en cabeza del Concesionario o, al menos, en un porcentaje mucho mayor al establecido actualmente en el contrato.	Se aclara al interesado que no es procedente la observación. Como lo indica su observación, en otros procesos la entidad le ha informado que la distribución de los remanentes de estas subcuentas es simétrica con la asunción del riesgo de sobrecostos para cada uno de estos elementos, y en ese sentido, en la medida en que el Estado comparte el riesgo de sobrecostos también comparte los ahorros. Esto por cuanto no es correcto afirmar que "el Concesionario asume la gran mayoría del costo de las compensaciones o usos contemplados en la subcuentas Predios, Redes y Socioambiental" puesto que el riesgo asumido por el privado en los tres casos está limitado al 44% del sobrecosto (el cual se refleja en la condición de los remanentes) medido sobre el Valor Estimado de Predios y Compensaciones Socioeconómicas, Valor Estimado de Redes o Valor Estimado de Compensaciones Socoambientales, según sea el caso, mientras que la ANI tiene asume una porción de riesgo mayor sobre estos eventos como se ha evidenciado en otros proyectos de la entidad, riesgo que empieza a asumir desde la franja que inicia con el 20% del sobrecosto sobre el valor base que aplique, de acuerdo con las secciones 7.2(d), 8.2(e) y 8.1(c)(iii) de la Parte General del Contrato, respectivamente. Adicionalmente, la entidad se permite aclarar que no es correcto afirmar "que los recursos remanentes de las subcuentas Predios, Redes, Socioambiental y Policía de Carreteras sean del Concesionario ya que se tratan de recursos aportados con recursos de Equity del Concesionario" por cuanto el contrato tiene por objeto otorgamiento de una concesión para que, de conformidad con lo previsto en dicho Contrato, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo la realización del alcance en las condiciones previstas en el mismo documento, en tal sentido, el Concesionario se compromete a realizar una serie de actividades, entre ellas, la financiación, elaboración de estudios y diseños definitivos, gestión ambiental, gestión predial, gestión social, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del corredor para lo cual debe cumplir con una serie de obligaciones establecidas dentro del mismo contrato como es el Fondeo de las Subcuentas mencionadas y por lo cual recibe la remuneración pactada bajo el esquema del Contrato de Concesión APP, en tal sentido y teniendo en cuenta el marco general de los proyectos APP y de la Minuta del Contrato, no es cierto afirmar que por el hecho de que determinadas Subcuentas son fondeadas con recursos de equity, los remanentes deban ser del Concesionario, lo anterior toda vez que corresponden a una obligación la cual ya tiene implícita una remuneración en el marco de una contrato, el cual además conlleva un esquema de asunción de riesgos para las partes, el cual sustenta los porcentajes especificados al inicio del presente párrafo. Por lo anterior se reitera que es a todas luces equivocado lo afirmado por el observante, motivo por el cual no se acepta su solicitud.	Contrato Parte General, Sección 3.14(g)(iv)	Financiera
1333	Copasa 1/09/2021	•En el romanito (i) se establece que la ANI puede hacer movimientos entre algunas de las subcuentas de la Cuenta ANI. Para no afectar el fondeo y suficiencia, se sugiere que tal traslado se puede dar si la Interventoría certifica que la subcuenta desde la cual se hace el traslado queda con recursos suficientes para cumplir con su función. •En cuanto al GMF de los recursos de la Cuenta ANI deberían ser asumidos por la ANI. No tiene sentido que el Concesionario asuma este costo cuando la ANI es quien tiene plena libertad para realizar los movimientos que considere pertinentes.	Respecto al primer punto de su observación, se aclara al interesado que la Sección referida, indica que la ANI podrá realizar traslados entre subcuentas de la Cuenta ANI (salvo las excepciones allí indicadas) "siempre y cuando a criterio de la ANI la subcuenta donde se origina el traslado se encuentre con los recursos suficientes para cumplir su finalidad" de manera que ya existe un condicionamiento sobre la suficiencia de recursos para la subcuenta de la cual saldrían los recursos. Adicionalmente se precisa que están expresamente excluidas de esta condición las subcuentas que se destinan a la Retribución, de manera que aún en caso de ser usada esta opción por parte de la ANI no se generan consecuencias negativas para el Concesionario. Respecto al segundo punto, se aclara al interesado que no se considera procedente la observación toda vez que dentro de los costos contemplados en la estructuración se tuvo en cuenta dicho GMF, por lo que este rubro hizo parte de la determinación de la retribución al concesionario. Así mismo, se precisa que los movimientos entre subcuentas de la Cuenta ANI no generan GMF, mientras se trate de cuentas bancarias en el mismo banco y sean del mismo titular (que para el caso es el Patrimonio Autónomo), de acuerdo con la normatividad tributaria vigente. Por las razones expresadas anteriormente, no se acepta lo solicitado por el observante.	Contrato Parte General, Sección 3.14(h)	Financiera

1334	Copasa 1/09/2021	Solicitamos que para que proceda los dispuesto en el numeral (7), debe antes haberse surtido un proceso administrativo que determine el incumplimiento. No puede quedar al simple arbitrio de la ANI y de la Interventoría. Debe garantizarse el debido proceso del Concesionario. En adición, debe adararse que con lo trasladado desde la Subcuenta Ingreso Peaje Neto, se entiende cumplido el fondeo pendiente.	Se aclara al observante, que la condición establecida en la sección 3.14(h)(v)(7) de la Parte General esta determinada con fundamento en el cumplimiento de la obligación de la entidades estatales de contar con interventoría en los contratos de concesión de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 1474 de 2011 de en su artículo 83; de manera similar, ocurre con la necesidad en la inmediatez de disponibilidad del recurso para el rubro de Coordinación y Seguimiento establecido para los proyectos de la entidad, los cuales son imprescindibles para que los contratos puedan seguir su curso adecuado durante la ejecución. Teniendo en cuenta que la única fuente de recursos disponible de manera inmediata del proyecto son los provenientes del recaudo del peaje, no es una arbitrariedad que la ANI establezca la disposición de la sección 3.14(h)(v)(7), sino una condición contractual establecida desde el inicio del proyecto, ante lo cual, los oferentes deben evaluar dicha condición conforme a lo establecido en el numeral 1.7 del Pliego de Condiciones. De igual forma, se recomienda tener en cuenta lo establecido en la sección 3.14(h)(v)(10), en la que se establece que luego de validado el procedimiento, serán devueltos los recursos de acuerdo con lo que corresponda al concesionario. Por lo anterior y teniendo en cuenta la normatividad vigente, el tiempo que toma el ciclo presupuestal de las entidades públicas y los demás lineamientos establecidos por la ANI para el cumplimiento a cabalidad de las normas en los contratos que ejecuta, no se acepta la solicitud del observante.	Contrato Parte General, Sección 3.14(h)(v)(7)	Financiera – Jurídica
1335	Copasa 1/09/2021	Los recursos de dicha subcuenta deben servir para cubrir los gastos de ambas partes y no sólo de la ANI. ¿En qué se fundamenta esta restricción si los recursos son fondeados por el Concesionario?	Se informa al interesado que la sección referida indica que despúes de presupuestado el costo de los amigables componedores, de haber recursos disponibles en la Subcuenta MASC, los mismos podrán destinarse al pago de honorarios de árbitros y demás gastos que se causen con ocasión de la convocatoria del Tribunal de Arbitramento. No se considera pertinente incluir el gasto a cargo del concesionario dentro de estos recursos, se aclara que en la estructuración financiera, los recursos que el concesionario debe fondear son retribuidos por la ANI en su totalidad, con la obtención del VPIP, por esta razón no se cubren los gastos de ambas partes. Por lo anterior, no se acepta su observación ya que la Entidad considera que la regulación prevista es razonable y responde a las necesidades del Proyecto y a la destinación de recursos de la Subcuenta MASC.	Contrato Parte General, Sección 3.14(h)(vii)	Jurídica – Defensa Judicial
1336	Copasa 1/09/2021	Solicitamos que el informe que presente el Concesionario, firmado por su auditor, debería ser verificado por el Interventor de manera mensual, dejando constancia de dicha revisión.	Se aclara al interesado que no se considera procedente la observación, pues el alcance de este informe es indicar "los criterios empleados por el Concesionario para contabilizar la acumulación de los ingresos y egresos por Unidad Funcional" y por lo tanto es una declaración del Concesionario respecto a su contabilidad y la validación del auditor sobre la aplicación de estos criterios en los registros contables, por lo anterior no se considera procedente su solicitud.	Contrato Parte General, Sección 4.5(aa)	Financiera
1338	Copasa 1/09/2021	Por favor aclarar por qué los rendimientos financieros sobre los valores objeto de Retención deben ser transferidos a la Subcuenta Excedentes ANI. Dichos rendimientos deberían ser trasladados al Concesionario, en virtud que las Retenciones se realizan sobre la Retribución del Concesionario. El hecho que las Retenciones se causen por un incumplimiento, no justifica que la ANI se apropie de los rendimientos derivados de los montos retenidos, dado que estos en todo momento son de propiedad del Concesionario. Por tanto, se solicita respetuosamente modificar este punto.	Se aclara al interesado que estos rendimientos no serán transferidos al Concesionario puesto que se derivan de un incumplimiento de sus obligaciones y se generaría un incentivo inadecuado, por lo anterior, no se considera procedente su solicitud.	Contrato Parte General, Sección 7.1(g)	Financiera

1339	Copasa 1/09/2021	Teniendo en cuenta que la Subcuenta Predios debe ser fondeada con el Equity aportado por el Concesionario, en caso de existir un remanente éste debería ser trasladado en su totalidad al Concesionario. En esta medida, resulta injustificada la distribución que se establece en el Contrato. Consideramos que lo señalado por la ANI en procesos anteriores consistente en que la distribución de remanentes es simétrica con la asunción del riesgo de sobrecostos no es correcta, dado que el Concesionario asume la gran mayoría del costo de las gestiones o usos contempladas en la subcuentas Predios, Redes y Socioambiental. En consecuencia, los remanente deben recaer exclusivamente en cabeza del Concesionario o, al menos, en un porcentaje mucho mayor al establecido actualmente en el contrato. Por tanto, se solicita modificar esta sección en este sentido.	Se informa al interesado que no es procedente la observación por las razones ya expuestas en la respuesta a su observación No. 1332	Contrato Parte General, Sección 7.2(b)	Financiera
1340	Copasa 1/09/2021	Teniendo en cuenta que la Subcuenta Compensaciones Socioambientales debe ser fondeada con el Equity aportado por el Concesionario, en caso de existir un remanente éste debería ser trasladado en su totalidad al Concesionario. En esta medida, resulta injustificada la distribución que se establece en el Contrato. Consideramos que lo señalado por la ANI en procesos anteriores consistente en que la distribución de remanentes es simétrica con la asunción del riesgo de sobrecostos no es correcta, dado que el Concesionario asume la gran mayoría del costo de las gestiones o usos contempladas en la subcuentas Predios, Redes y Socioambiental. En consecuencia, los remanente deben recaer exclusivamente en cabeza del Concesionario o, al menos, en un porcentaje mucho mayor al establecido actualmente en el contrato. Por tanto, se solicita modificar esta sección en este sentido.	Se informa al interesado que no es procedente la observación por las razones ya expuestas en la respuesta a su observación No. 1332	Contrato Parte General, Sección 8.1(c)	Financiera
1341	Copasa 1/09/2021	Los costos de nuevas consultas, así como los valores derivados de acuerdo a los que se llegue con la comunidad, deben ser asumidos en su totalidad por la ANI. El proceso de consulta previa es una obligación que la ley radica, de manera exclusiva, en cabeza del estado colombiano. Se trata de un riesgo que el Concesionario no puede asumir más aún cuando el Estado, en su estructuración, debió haber investigado y certificado que no existían consultas o que las mismas ya habían concluido. Lo anterior, en virtud de lo dispuesto en el artículo 39 de la Ley 1682 de 2013.	Se aclara al interesado que no se considera procedente su observación, como le había sido informado en el marco de un proceso anterior, por las siguientes razones: De acuerdo con el artículo 39 de la ley 1682 de 2013 "como requisito previo a la apertura de los procesos de selección para la construcción de proyectos de infraestructura de transporte, la entidad pública estará obligada a contar con la viabilidad de una alternativa del proyecto aprobada por parte de la autoridad ambiental competente con base en estudios de prefactibilidad, haber culminado los Estudios de Factibilidad y haber concluido el proceso de consulta previa con la respectiva comunidad hasta su protocolización, si procede la misma.", de lo cual se desprende que la obligación de desarrollo de consultas previas por parte de la entidad estatal está enmarcado únicamente a la fase de estructuración del proyecto, y no a la ejecución contractual. En este sentido, se desarrollaron a cabalidad en el marco de la Ley los trámites de licenciamiento ambiental y consultas previas con las comunidades reconocidas, como consta en la información que reposa en el cuarto de datos del proyecto. Independientemente de lo anterior, se contempla lo referido en la sección observada, esto es que "En cualquier momento durante la ejecución del Contrato, el Concesionario deberá llevar a cabo, bajo el liderazgo de la ANI, la(s) nueva(s) consulta(s) previa(s) con las comunidades étnicas y/o afrodescendientes que sean certificadas por Autoridad Estatal competente o reconocidas mediante fallo judicial en firme en el área del Proyecto con posterioridad a la apertura del Proceso de Selección" y en ese sentido se establece también el riesgo de nuevas consultas previas el cual está compartido entre las Partes según se establece en la misma sección. Lo anterior, en línea con los documentos Conpes aplicables al proyecto del presente proceso de selección. Esta regulación de nuevas consultas previas se considera adecuada en la medida en que, la gestión de estas nuevas consultas previas deberá ser realizada directamente por el Concesionario y su equipo de trabajo con el acompañamiento de la ANI y en este sentido es coherente que el riesgo sea compartido con el fin de alinear los incentivos entre las partes. De igual manera, la regulación establecida en la sección referida acota el monto que tendría que asumir el Concesionario ante un evento de este tipo, reduciendo significativamente la incertidumbre en ese sentido y permitiendo a los interesados tener una base de cuantificación del mismo según sea procedente en sus procesos de debida diligencia.	Contrato Parte General, Sección 8.1(d)	Financiera – Riesgos
1342	Copasa 1/09/2021	De la redacción actual, entendemos que los plazos de todos los eventos de Fuerza Mayor Ambiental inician desde el cumplimiento de todos los requerimientos fijados por la Autoridad Ambiental Competente para radicar la Licencia o permiso ambiental. Sin embargo, consideramos que los plazos para estos eventos deben contarse a partir del cumplimiento de los requerimientos fijados en la Ley Aplicable. Adicionalmente, entendemos que esta regla aplica para todos los eventos de Fuerza Mayor Ambiental previstos en este literal (h). Favor confirmar si nuestro entendimiento es correcto. En caso de que así lo sea, favor expresar claramente lo anterior en el Contrato, ya que la redacción actual parece que esta regla está limitada únicamente al romanito (ii).	Agradecemos la observación del Interesado, y confirmamos que el requerimiento aplica tanto para los trámites de licenciamiento ambiental, como para los de permisos, concesiones y autorizaciones ambientales, de conformidad con el ajuste efectuado a la Sección 8.1. (h) (ii) de la Parte General que fue publicada con la adenda No. 6 en el SECOP I y en la página web de la Entidad. Por último, se confirma que los tiempos para la conformación de la Fuerza Mayor Ambiental inician desde el momento en el que el Concesionario ha aportado todos los documentos solicitados por la Autoridad Ambiental y con el alcance técnico que le haya sido fijada por la Autoridad Ambiental Competente.	Contrato Parte General, Sección 8.1(h)(ii)	Técnica – Ambiental

1343	Copasa 1/09/2021	Teniendo en cuenta que la Subcuenta Redes debe ser fondeada con el Equity aportado por el Concesionario, en caso de existir un remanente éste debería trasladado en su totalidad al Concesionario. En esta medida, resulta injustificada la distribución que se establece en el Contrato. Consideramos que lo señalado por la ANI en procesos anteriores consistente en que la distribución de remanentes es simétrica con la asunción del riesgo de sobrecostos no es correcta, dado que el Concesionario asume la gran mayoría del costo de las gestiones o usos contemplados en la subcuentas Predios, Redes y Socioambiental. En consecuencia, los remanente deben recaer exclusivamente en cabeza del Concesionario o, al menos, en un porcentaje mucho mayor al establecido actualmente en el contrato. Por tanto, se solicita modificar esta sección en este sentido.	Se informa al interesado que no es procedente la observación por las razones ya expuestas en la respuesta a su observación No. 1332	Contrato Parte General, Sección 8.2(d)	Financiera
1345	Copasa 1/09/2021	Se solicita incluir la matriz de riesgos dentro de los documentos del Contrato teniendo en cuenta que este documento es esencial para la solución de cualquier controversia entre las Partes. Si bien, el Contrato incluye una sección de riesgos, no está en el nivel de detalle de la matriz. Por tanto, es necesario que la matriz de riesgos sea parte integral del Contrato.	Se aclara al interesado que de conformidad con la definición dada por el Artículo 1° de la Ley 1508 de 2012, se tiene que las Asociaciones Público Privadas son un instrumento de vinculación de capital privado, que se materializan en un contrato entre una entidad estatal y una persona natural o jurídica de derecho privado, para la provisión de bienes públicos y de sus servicios relacionados, que involucra la retención y transferencia de riesgos entre las partes y mecanismos de pago, relacionados con la disponibilidad y el nivel de servicio de la infraestructura y/o servicio uno de los principios que debe guiar estas asociaciones es que la distribución de los riesgos debe hacerse en cada caso atendiendo a cuál de las partes está mejor capacitada para administrarlos "(…) buscando mitigar el impacto que la ocurrencia de los mismos pueda generar sobre la disponibilidad de la infraestructura y la calidad del servicio" . Posteriormente el numeral 11.3 del Artículo 11 de la Ley 1508, que determina los requisitos para abrir procesos de selección para la ejecución de proyectos de APP de Iniciativa Pública, señala: "(…) 11.3 Justificación de utilizar el mecanismo de asociación público privada como una modalidad para la ejecución del proyecto, de conformidad con los parámetros definidos por el Departamento Nacional de Planeación. Los análisis señalados en este numeral deberán contar con concepto previo favorable del Departamento Nacional de Planeación o de la entidad de planeación de la respectiva entidad territorial. Para el anterior concepto, se deberá contar con la aprobación del Ministerio de Hacienda y Crédito Público respecto de las valoraciones de las obligaciones contingentes que realicen las Entidades Estatales, en desarrollo de los Esquemas de Asociación Público Privada, en los términos definidos en la Ley 448 de 1998". Del análisis de las disposiciones normativas transcritas se puede concluir que, el análisis de riesgos del proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Pública, debe ser construida atendiendo exclusivamente el siguiente lineamiento: 1) Tipificación, estimación y asignación definitiva de los riesgos del proyecto de acuerdo con los criterios establecidos en la Ley 80 de 1993, la Ley 448 de 1998, la Ley 1150 de 2007, los documentos CONPES y las normas que regulen la materia. En la medida que la Ley 448 de 1998 es una norma especial, respecto a la valoración de riesgos públicos y, aplicando el criterio de especialidad contenido en el Artículo 5° de la ley 53 de 1887, según el cual la norma especial prima sobre la general, se tiene que todo contrato enmarcado en la Ley 1508 de 2012, se regirá por lo dispuesto en la Ley 448 y el Decreto 423, en el evento que pacten contractualmente Obligaciones Contingentes. En consideración a lo anterior es incorrecto afirmar que la matriz de riesgos hace parte del Contrato de Concesión, pues como se señaló, por mandato legal las obligaciones contingentes sólo pueden ser asumidas contractualmente, en la medida que, al ser una obligación de pago de una suma de dinero, la obligación que ella reconoce debe ser clara, expresa y exigible contractualmente, razón por la cual a lo largo del Contrato de Concesión no se encuentra ninguna Sección que relacione de manera directa o haga referencia directa a la matriz de riesgos y mucho menos a la calificación dada a los riesgos -probabilidad e impacto-, toda vez que ésta no hace parte de los documentos que integran el mismo. Por consiguiente, se precisa al interesado que la matriz de riesgos tan sólo es un instrumento metodológico utilizado en las etapas para el adecuado análisis de riesgos de que trata la "Metodología, Valoración y Seguimiento de Riesgos en Contratos Estatales", siendo un producto de la asignación definitiva efectuada en la minuta de Contrato de Concesión, basada en los lineamientos de la política de riesgos contractual del Estado Colombiano a través de los documentos CONPES 3760, 3107 y 3133. Teniendo en cuenta lo anterior, no se acepta la solicitud del observante.	Contrato Parte General, Secciones 2.6(a)(xx) y 13.2	Financiera – Jurídica
1346	Copasa 1/09/2021	Agradecemos aclarar que el Concesionario no cuenta con la facultad legal para asumir el riesgo de orden público. El monopolio de las armas se encuentra radicado de manera exclusiva en cabeza del estado colombiano y, por ende, el Concesionario no puede suplir las funciones de la Policía Nacional ni del Ejército Colombiano. En esta medida, en caso de presentarse alteraciones del orden público que deriven en una invasión del corredor del Proyecto, deben ser dichas entidades las que en coordinación con las demás autoridades públicas, se encarguen de restablecer el orden público.	Como se le indicó en el marco de un proceso anterior, es obligación del Concesionario realizar las gestiones de seguridad y vigilancia del corredor y de control y contacto oportuno con la Policía de Carreteras y cualquier otra entidad de fuerza pública, para la defensa del derecho de vía entre otros. De igual manera se aclara que la Entidad en ningún caso pretende incentivar a que el Concesionario "supla las funciones de la Policía Nacional" ni mucho menos las del ejército, y sus gestiones tampoco están ligadas a interferir con el monopolio de las armas en cabeza del estado para restablecer el orden público. Es decir, el riesgo asumido por el Concesionario en este sentido está acotado explícitamente a las obligaciones y facultades específicas asociadas al mismo en cuanto a estos temas (gestiones de seguridad y vigilancia del corredor, contacto oportuno con las autoridades pertinentes, y demás contempladas en el Contrato de Concesión). Por lo anterior, no se acepta lo solicitado por el observante.	Contrato Parte General, Sección 13.2(a)(v)	Financiera – Riesgos
1347	Copasa 1/09/2021	El riesgo geológico es un riesgo imprevisible y, en consecuencia, es un riesgo que no puede asignarse, ya que el Concesionario no está en la capacidad ni de mitigar ni de asumir este riesgo. Menos aún cuando su origen de interno. Le agradecemos a la ANI explicar la razón de esta asignación.	Se aclara al interesado en línea con lo respondido previamente en el marco de un proceso anterior, que tal y como está definido este riesgo en el contrato, éste está asignado al Privado en cuanto a eventos que precisamente puedan ser asociados a actuaciones constructivas del mismo. En ese sentido, la Sección 13.2(a)(xi) define en forma específica los eventos geológicos objeto de la asignación del riesgo, así como cuales son los eventos favorables y/o desfavorables que se asignan al Concesionario. Al tratarse de eventos geológicos con definición específica se considera que existen suficientes condiciones para que puedan ser valorados y estudiados dentro de las Intervenciones que realizará el Concesionario y por ende asignado de la forma que lo expresa el contrato.	Contrato Parte General, Sección 13.2(a)(xi)	Financiera – Riesgos

1348	Copasa 1/09/2021	Teniendo en cuenta que el Concesionario no tiene el Derecho de Recaudo ni controla el tráfico ni la medición del mismo, aspectos que están en cabeza de la sociedad concesionaria del Contrato Accesos Norte I, no tiene sentido y es contrario con los lineamientos básicos de asignación de riesgos que el Concesionario de este proyecto deba asumir el riesgo de tráfico, la variación que genere en el Ingreso de Peaje y tomar medidas para mitigar los efectos del mismo. Por ende, como el Concesionario no controla el tráfico, respetuosamente solicitamos a la ANI que excluya este riesgo de aquellos que deben ser asumidos por el Concesionario.	En primer lugar se informa que la Sección 13.2(a)(viii) de la Parte General del Contrato referida no guarda relación con el aspecto que se observa, que está relacionado es con el riesgo comercial. Así mismo se aclara al interesado que el riesgo comercial es independiente a quién ejerce la labor del recaudo de peaje y la operación de las estaciones de peaje, toda vez que el mismo hace referencia a la variabilidad generada por los cambios en la demanda que los usuarios tengan por el proyecto, lo cual es distindo a la obligación de recaudar la tarifa que asume otro agente en el marco del contrato 001 del 2017 y en este sentido la entidad ha definido en este contrato que el riesgo comercial sea compartido entre la ANI y el Concesionario conforme a lo señalado en las secciones 13.2(a)(xviii) y 13.3(h) del Contrato Parte General, aún cuando el concesionario del proyecto Accesos Norte Fase II no tenga obligaciones de recaudo, siendo un principio de asignación perfectamente válido como lo ratifican los concepto del Ministerio de Transporte y del Ministerio de Hacienda y Crédito Público obtenidos durante la estructuración del proyecto. Así mismo, se considera que el Concesionario puede tomar las medidas correspondientes en su juristicción como tambien aunar esfuerzos con el Concesionario del contrato 001 del 2017 para mitigar los efectos del mismo. Por lo anterior, no se acoge su observación. Finalmente, se precisa que cada oferente deberá evaluar las condiciones contractuales establecidas, antes de presentar su oferta según lo indicado en la cláusula 1.6.2 del pliego de condiciones.	Contrato Parte General, Sección 13.2(a)(viii)	Financiera – Riesgos
1349	Copasa 1/09/2021	Teniendo en cuenta que el Concesionario no tiene el Derecho de Recaudo ni controla el tráfico ni la medición del mismo, aspectos que están en cabeza de la sociedad concesionaria del Contrato Accesos Norte I, respetuosamente se solicita a la ANI aclarar cómo el Concesionario podrá calcular el Recaudo de Peaje de la Estación de Peaje afectada para que le sea decretado un evento por Restricción de Movilidad, en caso de que ocurra. Este comentario es aplicable a su vez para cualquier mecanismo de control de tráfico como aquellos de las Secciones 3.3(g) y (h) de la Parte General.	Se informa al interesado que el Concesionario del proyecto podrá realizar las estimaciones que establece la Sección 3.3(h)(vii) para el caso de Restricción de Movilidad, a partir de la información histórica de tráfico que podrá obtener del acceso que se le concederá al SICC del proyecto Accesos Norte a la Ciudad de Bogotá, o a través de la ANI. Para cada uno de los demás eventos previstos, la Parte General del Contrato de Concesión establece los mecanismos para realizar ante la ANI las solicitudes, las estimaciones del recaudo dejado de percibir y las demás gestiones correspondientes que deba realizar el Concesionario en el caso de una activación del riesgo si así lo considera. Inclusive si lo considera pertinente podrá instalar por su cuenta una estación de conteo dentro de la infraestructura del proyecto o cooperar con el Concesionario del proyecto Accesos Norte a la Ciudad de Bogotá para elevar una reclamación y estimación conjunta sobre los riesgos que son cubiertos por la ANI en ambos contratos en caso de que se presenten. Por lo anterior, no se acepta lo solicitado por el observante.	Contrato Parte General, Secciones 13.2(a)(viii), 3.3(g)(v) y 3.3(h)(vi)	Financiera – Riesgos
1350	Copasa 1/09/2021	Teniendo en cuenta que el Concesionario no tiene el Derecho de Recaudo ni controla el tráfico ni la medición del mismo, aspectos que están en cabeza de la sociedad concesionaria del Contrato Accesos Norte I, respetuosamente se solicita a la ANI aclarar cómo se garantiza el Ingreso de Peaje previsto en las Secciones 5.2 y 5.6(h) de la Parte Especial, si el Recaudo de Peaje o el tráfico en Accesos Norte I se ve suspendido o afectado por un hecho de un tercero, diferente a la sociedad concesionaria de ese proyecto, (e.j. quema del peaje o marcha o plantón) o por un evento de la naturaleza y dicha concesionaria por cualquier motivo no solicita un EER.	Se informa al interesado que, no existen garantías de ingresos garantizados en este contrato, pero en caso de materializarse un riesgo a cargo de la ANI contemplado en el Contrato existen los procedimientos adecuados para solicitar la compensación, de ser procedente. Por otro lado se informa que es obligación del Concesionario del proyecto Accesos Norte a la Ciudad de Bogotá en virtud del contrato de concesión 001 de 2017 entregar a la ANI y a la Interventoría de ese contrato la información del recaudo que dentro del marco contractual sea solicitada, y la ANI podrá compartir lo que atañe al proyecto Accesos Norte Fase II, previa solicitud del concesionario de ese proyecto, además de la obligación de entrega del usuario del sistema SICC contemplada en la sección 4.3(o) que se incorporó en la Adenda No. 5 publicada en Secop I y en su página web, para que pueda obtener la información que le permita determinar en cada periodo si los recursos que le serán transferidos corresponden efectivamente con la suma correcta según las estipulaciones contractuales, o de lo contrario podrá formular reclamaciones ante la ANI quien se encargará a través de las interventorías de validar la objeción, y de ser el caso de requerir al Concesionario Recaudador para su subsanación. En este sentido se considera que tanto el contrato No. 001 de 2017, como la Minuta de contrato del proyecto Accesos Norte II, cuentan con los mecanismos para el flujo de información del recaudo. Finalmente se aclara que el Concesionario de Accesos Norte II puedan adelantar las acciones necesarias establecidas dentro del marco contractual, dentro de los cuales se establece el EER. En tal sentido no se acepta la solicitud del observante	Contrato Parte General, Secciones 13.2(a)(viii), 3.3(g)(v) y 3.3(h)(vi)	Financiera – Técnica
1351	Copasa 1/09/2021	Teniendo en cuenta que el Concesionario no tiene el Derecho de Recaudo ni controla el tráfico ni la medición del mismo, aspectos que están en cabeza de la sociedad concesionaria del Contrato Accesos Norte I, respetuosamente se solicita a la ANI aclarar cómo se garantiza el Ingreso de Peaje previsto en las Secciones 5.2 y 5.6(h) de la Parte Especial, si el Recaudo de Peaje en Accesos Norte I se ve suspendido o afectado por un incumplimiento de la sociedad concesionaria de Accesos Norte I.	Se informa al interesado que es obligación del Concesionario del proyecto Accesos Norte a la Ciudad de Bogotá en virtud del contrato de concesión 001 de 2017 cumplir con los indicadores técnicos y garantizar la transitabilidad en la infraestructura a su cargo, así como entregar a la ANI y a la Interventoría de ese contrato la información del recaudo que dentro del marco contractual sea solicitada, y la ANI podrá compartir lo que atañe al proyecto Accesos Norte Fase II, previa solicitud del concesionario de ese proyecto, además de la obligación de entrega del usuario del sistema SICC contemplada en la sección 4.3(o) que se incorporó en la Adenda No. 5 publicada en Secop I y en su página web, para que pueda obtener la información que le permita determinar en cada periodo si los recursos que le serán transferidos corresponden efectivamente con la suma correcta según las estipulaciones contractuales, o de lo contrario podrá formular reclamaciones ante la ANI quien se encargará a través de las interventorías de validar la objeción, y de ser el caso de requerir al Concesionario Recaudador para su subsanación. En este sentido se considera que tanto el contrato No. 001 de 2017, como la Minuta de contrato del proyecto Accesos Norte II, cuentan con los mecanismos para el flujo de información del recaudo. Lo anterior no obsta, para que la ANI y el Concesionario de Accesos Norte II puedan adelantar las acciones necesarias establecidas dentro del marco contractual en pro del cumplimiento de las obligaciones. En tal sentido no se acepta la solicitud del observante.	Contrato Parte General, Secciones 13.2(a)(viii), 3.3(g)(v) y 3.3(h)(vi)	Financiera – Técnica

1352	Copasa 1/09/2021	Esta regulación únicamente resulta aplicable para las UF que deban construirse y se incluyan en el Plan de Obras. Por ende, es injusto que no se prevea la compensación que se define en esta sección para las UFs (como la UF 0) que a pesar de no estar incluidas en el Plan de Obras, deban mantenerse y operarse durante la Fase de Construcción o incluso para aquellas que ya se encuentran en O&M. Por ende, se solicita aclarar esta regulación para que no se excluyan injustificadamente ciertas UF.	Se informa al interesado que, lo establecido en la sección 14.2 (h) (ii) el Evento Eximente de Responsabilidad – EER impida la ejecución de la totalidad o una parte sustancial de las Intervenciones de una o varias Unidades Funcionales que, de acuerdo con el Plan de Obras, deban estarse ejecutando en ese momento – Es claro para la Entidad que el EER trata sobre UF´s que están en Construcción de acuerdo con el Plan de Obras cuando se presente el EER, por lo anterior no es posible incluir la UF0 que es de Operación y Mantenimiento Rutinario y las UF´s cuando estén en fase de Operación y Mantenimiento.	Contrato Parte General, Sección 14.2(h)(ii)	Técnica – Jurídica
1354	Copasa 1/09/2021	La remuneración que se propone actualmente para el Amigable Componedor es muy baja. Proponemos que sea de por lo menos 80 SMMLV para así garantizar la idoneidad de quienes decidirán las principales controversias de un contrato de esta envergadura.	Se informa al interesado que no se acepta su observación. La ANI considera que la remuneración propuesta es razonable y no considera necesario ajustarla. En todo caso, se aclara al interesado que en razón a la complejidad de la controversia y/o del tiempo requerido para su solución, el Amigable Componedor podrá solicitar a las Partes para que de común acuerdo autoricen una remuneración mayor al límite propuesto.	Contrato Parte General, Sección 15.1(d)(iv)	Jurídica – Defensa Judicial
1355	Copasa 1/09/2021	En relación a la referencia de Precios de Mercado del concepto AR de la Sección 18.3 de la Parte General, ¿podemos entender que cuando el Interventor certifica en base a los EEFF auditados se considera validado?	Se informa al interesado que la Sección referida no incluye ninguna referencia a "Precios de Mercado del concepto AR" y por lo tanto no es procedente su observación.	Contrato Parte General, Sección 18.3	Financiera
1356	Copasa 1/09/2021	Esta disposición es contraria al ordenamiento jurídico colombiano, ya que limita sin sustento alguno el derecho constitucional de acción del Concesionario a reclamar y buscar una plena indemnización de perjuicios. Lo anterior, a menos que esta sección se refiera exclusivamente a la liquidación del Contrato mas no a la indemnización de perjuicios que se genere por incumplimientos imputables a la ANI. Solicitamos aclarar lo anterior y realizar las correcciones pertinentes.	Se le informa al interesado que la Sección 18.3(b) de la Parte General establece que dentro de la aplicación de las fórmulas de liquidación se encuentran incluidas todas la indemnizaciones mutuas por concepto de todo perjuicio que se derive de la Terminación Anticipada del Contrato. En todo caso, el Concesionario podrá acudir a los mecanismos de solución de Controversias establecidos contractualmente y de manera subsidiaria a la jurisdicción ordinaria. Por lo anterior, la Entidad no encuentra necesario realizar ninguna corrección.	Contrato Parte General, Sección 18.3(b)	Jurídica – Financiera
1360	Copasa 1/09/2021	Entendemos que la ANI es quien entrega al Concesionario los Predios Distrito. Favor confirmar si nuestro entendimiento es correcto. De ser correcto agradecemos establecerlo de manera expresa en el Contrato.	Se informa al Interesado que, su entendimiento es correcto basado en lo establecido en la Cláusula Quinta, Sección (C)(2)(2.1) del Convenio 006 de 2019 la cual estipula que el IDU hará entrega en Administración Temporal a la ANI de la infraestructura detallada en dicho numeral, quien a su vez hará lo correspondiente con el Concesionario del Proyecto. Adicionalmente, se aclara que el Contrato de Concesión es entre la ANI y el Futuro Concesionario y en el Contrato Parte Especial, Sección 4.5 (b) es claro que la entrega de Predios Distrito es una obligación a cargo de la ANI.	Contrato Parte Especial, Sección 4.5(b)	Técnica
1370	Copasa 1/09/2021	Cuál es el valor de esta Subcuenta para el 29 de febrero de 2020? Este valor está certificado por la fiducia del Contrato 001 de 2017? Favor incluir esta información en el cuarto de datos.	Se informa al observante que en la sección 5.6(h)(i)(1)(ii) de la minuta de contrato Parte Especial que se publicó con la Adenda No. 6 en Secop I y en la página web de la entidad, se puede encontrar el valor acumulado al 31 de agosto de 2021, a partir del valor obtenido en una certificación emitida por la Fiduciaria que administra el Patrimonio Autónomo Recaudo, así: "Los recursos a ser transferidos de que tratan los numerales i y ii anteriores, corresponden al Saldo de la Subcuenta Depósito Especial del Recaudo del Contrato de Concesión No. 001 de 2017 que se acumularon hasta el 31 de agosto de 2021 los cuales ascienden a la suma de Trescientos Cincuenta y Dos Mil Cuatrocientos Veintitrés Millones Setecientos Noventa y Cinco Mil Quinientos Cuarenta y un Pesos con Cincuenta y Seis centavos Moneda Corriente ($ 352.423.795.541,56) Adicionalmente en este mismo giro, se transferirán los recursos que se acumulen en la Subcuenta Depósito Especial del Recaudo con posterioridad al 31 de agosto de 2021 y hasta la constitución del Patrimonio Autónomo del presente Contrato, sin incluir rendimientos financieros y previo descuento de los costos de transacción que se causen". De acuerdo con lo anterior, no se publicará una certificación con fecha anterior, y por lo tanto, no es procedente lo solicitado por el observante.	Contrato Parte Especial, Sección 5.6(h)(i)	Financiera

1371	Copasa 1/09/2021	Agradecemos revisar esta sección. El problema con este fondeo es que se está dando prioridad a la Subcuenta Contingencia sobre la UF0. Si no son suficientes los recursos actuales del contrato de Accesos 1, cómo se pagan las actividades de O&M durante construcción de la infraestructura entregada que hace parte de la UF 0? En todo caso, sería más lógico primero fondear totalmente la UF0, un porcentaje de las UFs restantes y después fondear contingencias. Adicionalmente, como se detalla en una observación siguiente, existen inquietudes acerca de la viabilidad legal de fondear las contingencias con recursos de peajes y no con recursos de presupuesto.	Se informa al interesado que la Sección 5.6(j) fue eliminada en la minuta de contrato Parte Especial publicada con la Adenda No. 6 en Secop I y en la página web de la Entidad, por lo cual ya no existe la Subcuenta Contingencias y tampoco el fondeo descrito por el interesado. En este sentido su observación ya no resulta procedente en la redacción actual del contrato. Se aclara que, sin perjuicio de lo anterior, se mantiene un plan de aportes al Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales a favor de este proyecto, que será fondeado con recursos del presupuesto público.	Contrato Parte Especial, Sección 5.6(h)(3)	Financiera
1373	Copasa 1/09/2021	Favor aclarar a qué subcuenta de la UF1 y UF2 debe trasladarse el remanente derivado del primer giro a la Subcuenta Contingencias.	Se informa al interesado que la Sección 5.6(j) fue eliminada en la minuta de contrato Parte Especial publicada con la Adenda No. 6 en Secop I y en la página web de la Entidad, por lo cual ya no existe la Subcuenta Contingencias y tampoco el fondeo descrito por el interesado. En este sentido su observación ya no resulta procedente en la redacción actual del contrato.	Contrato Parte Especial, Sección 5.6(h)(3)(i)	Financiera
1375	Copasa 1/09/2021	Favor incluir en este numeral la Subcuenta de Recaudo de Peaje.	Se informa al interesado que su solicitud no es procedente por cuanto la Sección referida corresponde a la regulación de la Subcuenta Ingreso Peaje Neto, la cual es precisamente la Subcuenta que reemplaza a la Subcuenta Recaudo Peaje, por no ser ésta aplicable en absoluto en este contrato.	Contrato Parte Especial, Sección 5.6(i)(6)	Financiera
1376	Copasa 1/09/2021	Favor aclarar cuál es el destino de los giros que deben realizarse de esta Subcuenta cuando ocurre este evento.	Se informa al interesado que la Sección 5.6(j) fue eliminada en la minuta de contrato Parte Especial publicada con la Adenda No. 6 en Secop I y en la página web de la Entidad, por lo cual ya no existe la Subcuenta Contingencias. En este sentido su observación ya no resulta procedente en la redacción actual del contrato.	Contrato Parte Especial, Sección 5.6(j)(3)	Financiera
1378	Copasa 1/09/2021	Favor aclarar si el Plan de Aportes es un término definido. De serlo favor incluir en la Sección correspondiente de la Parte Especial.	Se aclara al observante que "plan de aportes" no es un término definido, este ajuste se realizó mediante la Adenda No.5 publicada en Secop I y en página web Ani, con el fin de no dejar este término con mayuscula inicial.	Contrato Parte Especial, Sección 5.6(j)(5)	Financiera – Jurídica
1379	Copasa 1/09/2021	Este numeral significa que el proyecto no va a tener un mecanismo líquido para el pago de las contingencias? Favor confirmar.	Se informa al interesado que la Sección 5.6(j) fue eliminada en la minuta de contrato Parte Especial publicada con la Adenda No. 6 en Secop I y en la página web de la Entidad, por lo cual ya no existe la Subcuenta Contingencias. En este sentido su observación ya no resulta procedente en la redacción actual del contrato. Se aclara que, sin perjuicio de lo anterior, se mantiene un plan de aportes al Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales a favor de este proyecto, que será fondeado con recursos del presupuesto público.	Contrato Parte Especial, Sección 5.6(j)(6)	Financiera

1380	Copasa 1/09/2021	Favor confirmar que la Subcuenta Depósito Especial a la que hace alusión el numeral 3.8 de la Parte Especial es la misma Subcuenta Depósito Especial de Recaudo definida en el numeral 4.5 (g) (i) de la Parte Especial del Contrato de Concesión No.001 de 2017.	Se confirma al observante que su entendimiento es correcto. Esto es claro al revisar la definición de "Subcuenta Depósito Especial" de la sección 3.10 de la minuta de contrato Parte Especial, que indica lo siguiente: *"3.10 "Subcuenta Depósito Especial"* *Corresponde a la subcuenta del Patrimonio Autónomo Recaudo cuya creación fue efectuada por el Concesionario Recaudador en los términos establecidos en el Contrato No.001 de 2017 y de la cual se trasferirá el Ingreso de Peaje de los recursos derivadosde las Estaciones de Peaje, en los términos de la Sección 5.6(h)(1) de esta Parte Especial."*	Contrato Parte Especial, Sección 3.8	Financiera
1382	Copasa 1/09/2021	Agracemos a la entidad publicar en el cuarto de datos el Estudio para definir la política tarifaria y de subsidios del Sistema de Transporte Público en la ciudad de Bogotá y su integración al Sistema de Transporte Público Regional" desarrollado por la firma Económica Consultores LTDA para el Distrito Capital. que sirve de soporte para el Estudio de Tránsito y Transporte 2020	Se informa al interesado que, de acuerdo con su solicitud, en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogota, Carpeta A, Carpeta A07, Carpeta A0726, se comparte el "Estudio para definir la política tarifaria y de subsidios del Sistema de Transporte Público en la ciudad de Bogotá y su integración al Sistema de Transporte Público Regional", información que se dió a conocer a los interesados, mediante el Aviso Informativo No 8 que se publicó en el SECOP y en la pagina web de la entidad.	Cuarto de Datos	Técnica
1384	PAVIMENTOS COLOMBIA 1/09/2021	En el pliego de condiciones numeral 1.3.61 de las Definiciones estipula lo siguiente: *"Valor Máximo de la Oferta Económica". Equivale a UN BILLON CUATROCIENTOS SESENTA Y CUATRO MIL OCHENTA Y TRES MILLONES CIENTO VEINTICINCO MIL CUATROCIENTOS VEINTI NUEVE PESOS ($1.464.083.125.429) en valor presente de la Fecha Estimada de Inicio y expresado en Pesos del Mes de Referencia.* Entendemos que este el valor oficial máximo del VPIP para la estructuración del contrato de concesión, y que asciende a la suma de UN BILLON CUATROCIENTOS SESENTA Y CUATRO MIL OCHENTA Y TRES MILLONES CIENTO VEINTICINCO MIL CUATROCIENTOS VEINTINUEVE PESOS ($1.464.083.125.429). Así las cosas, también se entiende que este valor está configurado para el volumen de tráfico considerado en la estructuración del proyecto, los ingresos y crecimientos de estos inputs a través de plazo de la concesión. Ahora bien una vez realizados los análisis internos con los valores estipulados en estructuración para el caso de ingresos amarrados al crecimiento anual del tráfico, se puede concluir que se está activando durante 4 años el soporte de ingresos desde el año 2030 y que, adicionalmente a la terminación del contrato, no se está alcanzando el VPIP oficial y solamente se esta logrando un 90% del mismo. Teniendo en cuenta lo anterior, solicitamos a la entidad verificar si dentro de la estructuración tuvo en cuenta la activación del soporte de ingresos en estos años y que dentro del estudio del mismo, se contempló que en el plazo de la concesión la diferencia del monto del VPIP alcanzado y el oficial sea tan alta. Bajo este supuesto, se entendería que el Concesionario no alcanzaría a recibir la totalidad del VPIP y por ende, una porción importante de su ingreso. De otra parte, tener presente que en la definición 1.204 del Contrato en la Parte Especial, no se incluye el valor del VPIP en la sección, 4.2 (c) de la Parte Especial.	En primer lugar se informa al interesado que el Valor Máximo de la Oferta Económica establecido en el numeral 1.3.61 del Pliego de Condiciones fue modificado mediante la Adenda No. 6 publicada en Secop I y en la página web de la Entidad, quedando en UN BILLÓN SEISCIENTOS DOCE MIL CUATROCIENTOS VEINTICUATRO MILLONES OCHOCIENTOS SESENTA Y OCHO MIL QUINIENTOS SETENTA Y DOS PESOS ($1.612.424.868.572) en valor presente de la Fecha Estimada de Inicio y expresado en Pesos del Mes de Referencia. Así mismo, se informa al interesado que para la estructuración fueron tomados como base los insumos de tráfico publicados en el cuarto de datos, aplicando los porcentajes de distribución entre los proyectos y tomando el saldo acumulado inicial de la Subcuenta Depósito Especial se logra el VPIP que en efecto se transforma durante la licitación en la Valor Máximo de la Oferta Económica. Por lo anterior, sólo se puede concluir que las estimaciones del interesado difieren de las del caso base de la estructuración del proyecto considerado por la ANI. Finalmente, se precisa que cada oferente deberá evaluar las condiciones contractuales establecidas, antes de presentar su oferta según lo indicado en la cláusula 1.6.2 del pliego de condiciones. Por otro lado, se informa al interesado que para el ejercicio del caso base de la estructuración no se contempla la activación del soporte de ingresos, lo anterior, toda vez que el mismo obedece a la previsión de un compromiso por parte de la Nación en caso de activarse el riesgo de menor recaudo de acuerdo con las condiciones establecidas en el contrato para su reconocimiento. Respecto a la definición 1.204 debe tenerse en cuenta la siguiente redacción incluida en la tabla de referencias a la parte general que se publicó con la minuta de contrato Parte Especial, que a su vez señala que para el caso observado deberá acudirse a la Sección 4.2(c)(i) de la Parte Especial para determinar el nuevo valor del VPIP, que según la versión publicada a través de la Adenda No. 6 en Secop I y en la página web de la Entidad, indica lo siguiente: " 1.204 "VPIP" Es el valor presente del Ingreso de Peaje Neto calculado a la Fecha de Inicio del Contrato expresado en pesos del Mes de Referencia. El monto de VPIP se señala en la Sección 4.2(b)(v) de esta Parte Especial. Sin embargo, en caso de materializarse el evento previsto en la Sección 4.2(c) de esta Parte Especial, el valor del VPIP se entenderá modificado como lo señala la Sección 4.2(c)(i) de esta Parte Especial." A su vez en la Sección 4.2(c)(i) del Contrato Parte Especial se tiene lo siguiente: "...el VPIP será equivalente al NOVENTA Y UN COMA CERO NUEVE por ciento (91,09%) del valor establecido en la Sección 4.2(b)(v) de esta Parte Especial." Por lo anterior, no existe ninguna inconsistencia entre ambas secciones, sino que por el contrario, al revisarlas conjuntamente se puede determinar fácilmente el nuevo valor del VPIP, en caso de presentarse la modificación del alcance que establece la Sección 4.2(c) de la Parte Especial. En consecuencia no se considera pertinente su observación.	Pliego de condiciones numeral 1.3.61 Contrato en la Parte Especial Definición 1.204 Sección4.2 (c)	Financiera

1385	Camilo Forero 1/09/2021	A diferencia de la Parte General del Contrato de Concesión de "4G", en esta minuta de contrato la Sección 11.1 no se contempla como causal de caducidad la siguiente: "Cuando el Concesionario no corrige los incumplimientos que dan lugar a la aplicación de Multas, dentro del término máximo contado desde la expiración del Plazo de Cura que para cada causal de Multa se establece en la Parte Especial". Favor confirmar si en este caso la no subsanación de los incumplimientos que dan lugar a la aplicación de Multas dentro del término contado desde la expiración del Plazo de Cura que se establece en la Parte Especial NO da lugar a la caducidad del contrato de concesión.	Se precisa al observante que la causal invocada no se encuentra descrita en la Sección 11,.1 (b) de la Parte General. No obstante a lo anterior, se aclara al interesado que de conformidad con la Sección 11.1(b) observada, se constituye en causal de caducidad del contrato, entre otras, llegar al límite máximo total del valor de las Multas y Sanciones que pueden ser impuestas al Concesionario, según este límite se señala en la Parte Especial. Al respecto, y en concordancia con la Sección 10.2 de la Parte General, una vez vencido el Plazo de Cura sin que el Concesionario haya saneado el incumplimiento, la ANI impondrá la Multa que se tasará desde la fecha en que inició el incumplimiento dando aplicación a lo establecido en la Sección 10.3. Adicionalmente, si el incumplimiento persistiese más allá del término máximo previsto en la Parte Especial, la ANI podrá dar aplicación a la causal señalada en la Sección 11.1 de la Parte General.	Parte General	Jurídica – Estructuración
1386	Camilo Forero 1/09/2021	Amablemente pedimos que se actualice la información de tráfico que fue puesta a disposición en el cuarto de datos para el periodo de enero a agosto de 2021.	Se informa al interesado que, la información con la que se cuenta de tránsito de los Peajes Andes, Fusca y Unisabana, por Categoría y día de enero hasta agosto de 2021, es la que se encuentra dispuesta en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogota, Carpeta A, Carpeta A08, Archivo A083, de conformidad con el Aviso Informativo 5 publicado en el SECOP I y en la página web de la entidad.	Cuarto de datos	Técnica
1387	Camilo Forero 1/09/2021	En el numeral 5.2.2.1.4 del Apéndice Técnico 8 se establece que "el Concesionario deberá proveer una oficina al usuario por cada Unidad Funcional". Amablemente pedimos aclarar si el Concesionario puede cumplir con dicha obligación poniendo a disposición una oficina de atención al usuario en la Autopista Norte, una en la Carrera 7ma y una en Sopó.	El último párrafo del numeral 5.2.2.1.4 - Obligaciones Asociadas al Programa, del programa de Atención al Usuario, Apéndice Técnico 8 - Social señala: (...) * Cuando situaciones particulares de los proyectos demanden adoptar medidas especiales en torno al sistema de atención al usuario, dichas medidas deberán ser propuestas a la Interventoría y concertadas con la ANI para su aprobación. Lo anterior traduce, en que es viable y justificable acordar entre las partes, la instalación y operación de una oficina de Atención al usuario por tramo, es decir una sobre la Autopista Norte, una sobre la Carrera Séptima y una en la Perimetral Sopó y no por unidades funcionales. No obstante, es pertinente aclarar que esta es una condición determinada por la situación social dinámica del territorio, razón por la cual no se modifica la obligación, si no que se genera la alternativa de manejo, de acuerdo con las condiciones sociales identificadas al momento de desarrollo del proyecto.	Apéndice Técnico 8	Técnica – Social
1390	PROINDESA S.A.S. 1/09/2021	Independientemente de las compensaciones o ajustes que se realicen en el marco del contrato con el Concesionario Recaudador, debe aplicarse la compensación del concesionario de este proyecto. Es decir, el derecho es a obtener la porción de los ingresos que hubieren debido ser recaudados por el Concesionario Recaudador, independientemente de que éste último presente reclamaciones o no a la ANI. Por lo tanto, solicitamos a la ANI ajustar esta sección de la Tabla de Referencias para que la referida regla quede prevista en el presente Contrato y quede absolutamente claro que el derecho a la Retribución del Concesionario no puede quedar supeditado a las gestiones que se realicen en el marco de un contrato que es ajeno al Concesionario del Proyecto Accesos Norte II.	Se informa al interesado que en la sección referida la redacción presente desde la minuta de contrato que se publicó con los pliegos definitivos es la siguiente: *"En caso de presentarse las situaciones descritas en esta Sección, se realizarán las compensaciones a que haya lugar en relación con el Concesionario Recaudador. De la Compensación por Riesgos de Menor Recaudo a cargo de la ANI, el Concesionario de este Proyecto tendrá derecho a la porción correspondiente a aplicar los mismos porcentajes de distribución del recaudo de peaje obtenido por el Concesionario Recaudador , de acuerdo con lo establecido en la Sección 5.6(h)(1) de esta Parte Especial."* (subrayado fuera del original) En el fragmento subrayado se tiene precisamente la anotación que señala el observante, que junto con los procedimientos definidos a lo largo del Contrato de Concesión le permiten al Concesionario de este proyecto hacer las reclamaciones por su cuenta ante la ANI para poder acceder a las compensaciones por los riesgos cubiertos por ella, cuando se materialice un riesgo de este tipo. Lo anterior, toda vez que el Consesionario de este proyecto asume parcialmente lo correspondiente el riesgo comercial del proyecto, en tal sentido, el tanto el Concesionario de Accesos Norte I (quien tiene la totalidad del riesgo comercial a su cargo en su porción correspondiente y de acuerdo al contrato 001 de 2017), como el de Accesos Norte Fase II, tienen derecho a realizar las reclamaciones correspondientes, en los términos del contrato, de considerarlo pertiene. Por lo anterior se considera que no es necesario hacer precisiones adicionales.	Contrato Parte Especial,Tabla de Referencias, sección 3.3(g)(i)	Financiera
1391	PROINDESA S.A.S. 1/09/2021	Solicitamos a la ANI que incluya en el Contrato Parte Especial un procedimiento que permita al Concesionario del Proyecto Accesos Norte II conocer en tiempo real la información relacionada con el recaudo de peaje del contrato de concesión núm. 001 de 2017, toda vez que no resulta admisible que el Concesionario del Proyecto tenga que adelantar ante la ANI de forma recurrente la solicitud de dicha información y esperar a que la Agencia realice las gestiones necesarias para obtenerla. Esto es indispensable, dado que el Concesionario de Accesos Norte II y la Interventoría deben conocer en los primeros días de cada mes dicha información para poder realizar el procedimiento de cálculo de la Retribución y suscribir las Actas de Cálculo de la Retribución en los tiempos previstos en el Contrato. Adicionalmente, esta información es determinante para poder establecer el cumplimiento de los porcentajes del recaudo a que tiene derecho el Concesionario, así como para poder determinar dentro de los plazos previstos en el Contrato la ocurrencia de posibles Eventos Eximentes de Responsabilidad, ya sea por menor recaudo o los asociados a los eventos de Restricción de Movilidad.	Se aclara el interesado que, de acuerdo con lo estipulado en el Apéndice Técnico 1, Sección II.3, con el Sistema de Informática Contabilización y Control – SICC del Contrato No. 001 de 2017 (...) será suministrada en tiempo real una vez sea realizado el proceso de conciliación de la información, el cual se adelantará en un plazo no mayor de 72 horas, posteriores a la finalización del día de recaudo". Sin perjuicio de lo anterior, se informa que se ha incluido en la sección 4.3 de la tabla de referencias en la minuta de Contrato Parte Especial publicado en Secop I y en la página web de la Entidad mediante la adenda No. 5, el literal (o) en el que se establece que la ANI tendrá la obligación de *"Entregar al Concesionario el Día siguiente a la suscripción del Acta de Inicio, un usuario y contraseña que le permita acceder al Sistema Informático de Contabilización y Control – SICC, del Contrato No. 001 de 2017 para consultar la información de recaudo y tráfico de las Estaciones de Peaje..."*, para que éste pueda obtener la información que le permita determinar en cada periodo si los recursos que le serán transferidos corresponden efectivamente con la suma correcta según las estipulaciones contractuales, o de lo contrario para que pueda formular reclamaciones ante la ANI quien se encargará a través de las interventorías de validar la objeción, y de ser el caso, requerir al Concesionario Recaudador para su subsanación.	Contrato Parte Especial,Tabla de Referencias, sección 3.3 (c)	Financiera – Técnica

1392	PROINDESA S.A.S. 1/09/2021	Solicitamos a la ANI modificar la declaración prevista en el numeral (xx) de esta sección de la Tabla de Referencia, toda vez que no resulta procedente que el Concesionario declaré y garantice que conoce todos los aspectos que puedan afectar el cumplimiento del Contrato y que lo haya considerado para la preparación de su Oferta. Esta declaración unicamente debería referirse a que el Concesionario conoce la modificación del Alcance del Proyecto que podría darse en relación con las Intervenciones asociadas a la Carrera Séptima y el intercambiador EL POLO, según las reglas previstas en el Contrato Parte Especial.	Nos permitimos manifestar al interesado, que la información puesta a disposición por la Entidad, corresponde a la estructuración técnica, jurídica y financiera del proyecto objeto del presente proceso de selección, información y contenido que como es de su conocimiento, se encuentra en fase de factibilidad y cuya finalidad es obtener estudios y diseños definitivos, esto es, fase III, la cual se alcanzará durante la ejecución del proyecto y es en este sentido que se sustenta la necesidad y pertinencia de adelantar el presente proceso de selección. Por consiguiente y en atención a que los documentos e información puestos a disposición, no constituyen el insumo final y definitivo para la formulación de la propuesta y ejecución del proyecto que nos ocupa, es que la Entidad ha determinado que ésta es de referencia y no complementaria del pliego de condiciones. Adicionalmente, el numeral 1.6 del Pliego de Condiciones establece que corresponderá al Interesado la responsabilidad exclusiva de asumir los costos derivados de la presentación de la Oferta de acuerdo con la asignación de costos y riesgos del Contrato y sus Apéndices, por lo que si algún Interesado considera que no ha podido obtener toda la información relevante o si considera que sus propias estimaciones le hacen imposible la asunción de esas obligaciones y riesgos, deberá abstenerse de presentar Oferta. En línea con lo anterior, la sección tercera del consejo de estado, en sentencia del 28 de enero de 2016, con radicado 34454, manifestó: "(...) los inconvenientes derivados de la inobservancia del principio de planeación por parte del contratista, a quien también le resultan exigibles severas cargas de diligencia, rigor y seriedad a la hora de estructurar las ofertas que presenta ante las entidades estatales, que conducen a deficiencias en la configuración económica de la propuesta que le privan de obtener las utilidades que esperaba alcanzar como resultado de la ejecución del contrato, no pueden escudarse tras el ficticio ropaje de desbalances sobrevenidos en la ecuación financiera del negocio, pues en tal tipo de eventos las circunstancias en cuestión debieron haber sido previstas y planificadas por el contratista como experto y conocedor de las artes o actividades en el marco de las cuales ofrece sus servicios a la entidad estatal". En virtud de todo lo anterior, el contratista no se exonera de efectuar los estudios y estimaciones que considere suficientes y convenientes para efectuar un ofrecimiento, comoquiera que es su experticia y su propuesta es única y exclusivamente su responsabilidad.	Contrato Parte Especial, Tabla de Referencias, sección 2.6(a)(xvii)	Técnica
1393	PROINDESA S.A.S. 1/09/2021	Solicitamos aclarar que se trata de los ingresos que ha debido recaudar el Concesionario Recaudador, no de lo efectivamente recaudado.	Se informa al interesado que no es pertinente su solicitud puesto que el fragmento señalado en la observación, en el contexto de la cláusula indica lo siguiente: "...el Concesionario de este Proyecto tendrá derecho a la porción correspondiente a aplicar los mismos porcentajes de distribución del recaudo de peaje obtenido por el Concesionario Recaudador, de acuerdo con lo establecido en la Sección 5.6(h)(1) de esta Parte Especial..." (subrayado fuera del original). Se tiene entonces que se recurrió a la expresión "obtenido por el Concesionario Recaudador" únicamente para hacer alusión a los "porcentajes de distribución del recaudo" así que no se está refiriendo esta excepción a la cláusula directamente al valor de la posible compensación, ni al valor del recaudo efectivo o supuesto, sino únicamente a los porcentajes con los que se distribuirá la compensación por menor recaudo haciendo analogía con la distribución del recaudo efectivamente percibido, y por tanto sería inconsistente referirse a los porcentajes de distribución de un recaudo que no se percibió, como lo pretende el observante. Téngase en cuenta que el procedimientos para calcular si los valores de las compensaciones por menor recaudo está definido a lo largo de la Sección 3.3 literales (g), (h) e (i) de la Parte General del Contrato. Adicionalmente se recuerda al interesado tener presente lo establecido en la sección 13.2(a)(xviii) acerca del riesgo de la obtención del VPIP, que se encuentra en cabeza del Concesionario por lo que no es procedente su solicitud.	Contrato Parte Especial, Tabla de Referencias, sección 3.3(i)	Financiera
1394	PROINDESA S.A.S. 1/09/2021	Se solicita aclarar qué tipo de información debe contener estos reportes, debido a que se tiene previsto que la ANI realice la entrega de los formatos con posterioridad a la fecha en que el Concesionario tenga que presentarlos.	Se informa al interesado que, en los Contrato Parte General y Contrato Parte Especial la Sección 9.4(d) la obligación está establecida para la etapa de Operación y Mantenimiento, por lo cual los formatos establecidos solicitado se deberá iniciar a proyectar a partir de los estudios y diseños fase III durante la etapa preoperativa del contrato.	Contrato Parte Especial, Tabla de Referencias, sección 9.2(d)	Técnica – Ambiental
1395	PROINDESA S.A.S. 1/09/2021	Solicitamos eliminar el numeral (2) de la presente Sección, ya que la causal se configura con la imposibilidad del incremento, de lo cual da cuenta la notificación que se envíe, por lo que no debe ser necesario pronunciamiento adicional para el efecto. Adicionalmente, solicitamos eliminar la referencia a que "por causas no imputables al Concesionario" no se logre el incremento tarifario, ya que dicho incremento constituye un hecho objetivo que necesariamente debe presentarse para que se logre contar con la fuente de ingresos necesaria para la remuneración de las Intervenciones, independientemente de la gestión que realice el Concesionario para lograr dicho incremento. En efecto, si dicho incremento no se materializa, el Proyecto simplemente carecería de los recursos necesarios para pagar las Intervenciones y actividades a cargo del Concesionario, lo que consecuentemente debe dar lugar a la terminación anticipada del Contrato.	Se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, se realizaron modificaciones en las Secciones 4.2 y 4.6 de la Parte Especial del Contrato, fueron ajustadas, por lo que se sugiere revisar la nueva regulación para una mejor comprensión del proyecto, en lo que respecta a los incrementos tarifarios. De lo anterior, se aclara que, en caso de no darse el primer incremento tarifario en la fecha prevista, el Concesionario podrá proponer diferentes alternativas para lograr dicho incremento de manera gradual durante la Etapa Preoperativa y esta condición no producirá una modificación en el alcance del proyecto.	Contrato Parte Especial, Tabla de Referencias, sección 17.2(b)(vi)	Técnica

1398	PROINDESA S.A.S. 1/09/2021	En la Sección 4.5(a)(i) solicitamos elminar que la Entrega de la infraestructura se entenderá realizada de conformidad con lo establecido en las resoluciones respectivas expedidas por la Autoridad Estatal competente y demás actos y documentos aplicables. Esto teniendo en cuenta que las reglas que aplican para estos fines ya se encuentran previstas en la Parte Especial del Contrato y por consiguiente, la entrega de la infraestructura para la ejecución del Proyecto no puede quedar sometida a lo que establezcan dichas autoridades en sus actos administrativos, sin perjuicio del derecho que le asiste a la ANI de exigir y verificar la entrega de la infraestructura por parte del IDU, Alcaldía de Bogotá y Municipio de Sopo en los términos previstos en los convenios interadministrativos.	Se informa al Interesado que no se acepta su solicitud, teniendo en cuenta que la frase "de conformidad con lo establecido en las resoluciones respectivas expedidas por la Autoridad Estatal competente y demás actos y documentos aplicables" incluye las entidades distritales y municipales encargadas de hacer la entrega de la infraestructura para el proyecto, en los términos previstos en el Convenio No 006 de 2019 para el cado de Bogotá Distrito Capital y del Convenio 022 de 2019 para el caso del municipio de Sopó.	Contrato Parte Especial, sección 4.5(a)(i)	Técnica
1399	PROINDESA S.A.S. 1/09/2021	En relación con la infraestructura que pertenece a la Unidad Funcional de Operación y Mantenimiento solicitamos a la ANI incluir como obligación suya que dicha infraestructura se entregará al Concesionario libre de ocupantes irregulares y de moradores. Lo anterior, teniendo en cuenta que el Concesionario requiere que dicha infraestructuctura sea entregada en condiciones de operación para que se puedan llevar a cabo las actividades que el Contrato le exige, entre ellas, las relacionadas con la Operación y el Mantenimiento y la Construcción de las Intervenciones.	Se informa al interesado que, no se acoge su solicitud y de acuerdo con lo establecido en el Contrato Parte Especial, Sección 4.5 (a) (ii) es obligación del Concesionario recibir la infraestructura en el estado en que se encuentre. No obstante, y de conformidad con lo señalado tanto a nivel del Programa Apoyo a la Capacidad de Gestión Institucional, referido en el Apéndice Técnico 8, numeral 5.2.2.5.4.3 (Apoyo a la gestión institucional y Recuperación de espacio público), y en el programa de Acompañamiento a la Gestión Socio Predial mencionado en el numeral 5.2.2.9 del mismo Apéndice; y la normatividad vigente, serán herramientas que el Concesionario a cargo, deberá tener en cuenta para el traslado de unidades sociales que puedan verse afectadas por causa del desarrollo del proyecto vial en referencia.	Contrato Parte Especial, sección 4.5	Técnica
1400	PROINDESA S.A.S. 1/09/2021	Solicitamos a la ANI informar cuáles son los tramos de vías que cuentan con garantías de calidad y estabilidad de obra.	Se informa al interesado que, de acuerdo con la información remitida por el IDU para la estructuración del proyecto, se identifican en la Autopista Norte cuatro puentes peatonales que han sido objeto de Mantenimiento por parte del Distrito y tendrán pólizas vigentes hasta el año 2026, es decir que dichas pólizas estarán vigentes hasta el 2026 que coincide con parte de la ejecución del contrato. Esta información está disponible en el Cuarto de Datos - Carpeta Distrito - Carpeta T a través del Aviso Modificatorio 1, publicado en Secop I y en la página web Ani.	Contrato Parte Especial, sección 4.5(a)(iv)	Técnica
1401	PROINDESA S.A.S. 1/09/2021	Solicitamos a la ANI modificar el numeral (v) de la Sección 4.5 así: "Cuando el Concesionario ejecute labores de Mantenimiento y/o realice acciones correctivas para el cumplimiento de los Indicadores en la Unidad Funcional de Operación y Mantenimiento que reemplacen total o parcialmente las obras y los trabajos garantizados por las pólizas de calidad y estabilidad de los sectores señalados en el numeral (iv) anterior, se entenderá que el Concesionario deberá responder por las obras o trabajos por él realizados en los mismos términos de la infraestructura no intervenida. Le corresponde al Concesionario asumir la responsabilidad por la modificación de las pólizas que garanticen la estabilidad de las obras que le sean entregadas si las hubiere, adelantando los trámites a que haya lugar frente a terceros. El Incumplimiento de esta obligación generará las Multas a que haya lugar, de conformidad con lo establecido en la Sección 7.1 de esta Parte Especial". La presente modificación se propone para evitar que haya confusiones en relación con el alcance de las obligaciones de Mantenimiento que el Concesionario asume sobre la infraestructrura que pertenece a la Unidad Funcional de Operación y Mantenimiento, las cuales no deben confundirse con la ejecución de Intervenciones u obras de Construcción, Rehabilitación y/o Mejoramiento.	Se informa al interesado que, no se acoge su solicitud, en el Contrato Parte Especial, Sección 4.5 (c)(i) es claro que la no construcción de la Segunda Calzada de la carrera Séptima obedece a que no se entregue el 100% de los Predios Distrito de acuerdo con lo establecido en la Sección 4.5 (b)(i), lo anterior de acuerdo con la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y la página web de la Entidad.	Contrato Parte Especial, sección 4.5(a)(v)	Técnica
1407	PROINDESA S.A.S. 1/09/2021	El artículo 4 de la Resolución No 20213040025145 del 17 de junio de 2021, establece lo siguiente: "La fijación de los requisitos para acreditar la calidad de beneficiario, el procedimiento para acceder al beneficio, los mecanismos de otorgamiento, reemplazo y control, y las causales de pérdida del beneficio de las tarifas diferenciales previstas en esta resolución corresponderá a la Agencia Nacional de Infraestructura". Por su parte, la Sección 5.2 (a)(ii)(1) de la Parte Especial dispone que: "La nueva tarifa diferencial IE2 correspondiente a la Estación de Peaje Fusca, será aplicada para los vehículos de las comunidades de Fusca y Torca, siempre y cuando cumplan las condiciones establecidas para ello por parte de la ANI" y la Sección 5.2 (a)(ii)(2) establece que: "La nueva tarifa diferencial IIE2 correspondiente a las estaciones de Peaje Fusca y Andes, será aplicada a los vehículos que estén autorizados por la Autoridad Estatal competente para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, siempre y cuando cumplan con las condiciones establecidas para ello por parte de la ANI". Al respecto, solicitamos informar cuáles son las condiciones que la ANI implementará para acceder a las referidas tarifas diferenciales y desde que fecha se implementarán las mismas.	Se da respuesta al interesado de la siguiente manera: -Inicialmente se informa que, en la Resolución No 20213040025145 del 17 de junio de 2021, Artículo 3, Parágrafo 2 – "La aplicación de esta tarifa entrará en vigencia a partir del 16 de enero de 2023, siempre y cuando se encuentre en ejecución el proyecto "Accesos Norte Fase II", y se hubiese realizado el incremento establecido en el artículo 1 de la presente Resolución.". -Se informa al interesado que dentro de la factibilidad integral del proyecto se establecieron los pasos máximos por día, al igual que cupos máximos que se deberán asignar a los beneficiarios para cada una de las categorías especiales IE2 y IIE2, información que fue incluida en el Apéndice Técnico 1, tabla 5. De otro lado, el procedimiento que deben adelantar los posibles interesados en adquirir el beneficio, será establecido por la Entidad de acuerdo con la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y la página web de la entidad, en el Contrato Parte Especial, Sección 5.2, en la Tabla de las Tarifas Diferenciales del Proyecto se incluyo la siguiente Nota "La fijación de los requisitos para acreditar la calidad de beneficiario, el procedimiento para acceder al beneficio, los mecanismos de otorgamiento, reemplazo y control, y las causales de pérdida del beneficio de las tarifas especiales diferenciales previstas en esta sección corresponderá a la Agencia Nacional de Infraestructura", para lo cual, mediante el aviso informativo No 8, se informó el procedimiento para implementar las tarifas diferenciales, ubicado en el cuarto de datos, carpeta Otros Documentos, Carpeta C, Archivo C1.	Contrato Parte Especial, sección 5.2 (a)(ii)(1) y sección 5.2 (a)(ii)(2)	Técnica

1408	PROINDESA S.A.S. 1/09/2021	En la tabla que contiene las tarifas diferenciales del Proyecto se establece que para la categoría IE2 se tiene previsto asignar 180 cupos. Al respecto, solicitamos aclarar cómo se establecen o se dividiran los 180 cupos que se asignarán a los vehículos de las comunidades de Fusca y Torca.	Se informa al interesado que, en la Resolución No 20213040025145 del 17 de junio de 2021, Articulo 3, se identifican los cupos asignados para la Categoría IE2 en 180 Cupos y en la página 11 párrafo 3 de la misma resolución se aclara que "Para esta tarifa diferencial se otorgarán CIENTO OCHENTA (180) CUPOS con el estimado de UN (1) PASO DIARIO por la estación de peaje Fusca.". De igual forma, mediante el aviso informativo No 8 publicado en Secop I y en página web Ani, se informó que se público el procedimiento para implementar las tarifas diferenciales, ubicado en el cuarto de datos, carpeta Otros Documentos, Carpeta C, Archivo C1, documento que estipula los requisitos para obtener los beneficios de la tarifa diferencial IE2 por parte de las comunidades Fusca y Torca.	Contrato Parte Especial, sección 5.2 (a)(ii)(2)	Técnica
1409	PROINDESA S.A.S. 1/09/2021	En el evento en que la Fase de Preconstrucción y/o la Fase de Construcción tengan una duración superior a la establecida en la Sección 4.8(a) y 4.8(b), respectivamente, por razones no imputables al Concesionario, entendemos que este último deberá fondear la Subcuenta Interventoría y Coordinación con los recursos faltantes de acuerdo con las reglas previstas en esta sección, pero que tales recursos le serán posteriormente reconocidos al Concesionario por la ANI en atención a lo previsto en la Sección 13.3(k) de la Parte General. Por favor confirmar nuestro entendimiento. En caso de que nuestro entendimiento sea correcto solicitamos a la ANI incluir en el Contrato la referida regla y el procedimiento que deberán surtir la ANI, la Interventoría y el Concesionario para el pago de tales recursos.	Se informa al interesado que su entendimiento no es correcto. La Sección 13.3(k) del Contrato Parte General, que incluye el riesgo a cargo de la ANI por insuficiencia en las subcuentas Soporte Contractual e Interventoría y Coordinación señala lo siguiente: "(k) La insuficiencia del valor estimado de los recursos que debe aportar el Concesionario a las Subcuentas Soporte Contractual y la Subcuenta Interventoría y Coordinación, para hacer los pagos a que se compromete la ANI, en los casos en que no hubiere incurrido el Concesionario en incumplimiento con su obligación de realizar aportes a dichas subcuentas.." (subrayado fuera del original) Al encontrarse en la Sección observada (Sección 5.6(d) de la minuta de Contrato Parte Especial) las reglas con la cuales se definen los fondeos que deberá realizar el Concesionario en caso de extenderse las Fases de Preconstrucción y/o Construcción por cualquier causa, estos fondeos hacen parte de los aportes a los que él está obligado en el marco de esa Sección, y en consecuencia no es procedente interpretar, como lo pretende el interesado, que esta situación pueda ser incluida dentro del riesgo a cargo de la ANI que se establece en la Sección recién transcrita. Por otro lado, en caso de ser procedente de acuerdo a lo establecido en el contrato de concesión, el procedimiento para el pago de un riesgo a cargo de la ANI, se encuentra descrito en la sección 13.4 del Contrato Parte General.	Contrato Parte Especial, sección 5.6(d)	Financiera
1412	PROINDESA S.A.S. 1/09/2021	Con respecto a la sección 5.6 (h) Fondeo de Subcuentas del Patrimonio Autónomo - Subcuenta Central Recaudo del Contrato de Concesión Parte Especial, solicitamos una aclaración/confirmación que el valor transferido en un único giro al momento de constitución del Patrimonio Autónomo, proveniente de la Subcuenta de Deposito Especial, pertenece a la concesión después de fondear las Subcuentas: (i) de Contingencias; (ii) UF 0; y (iii) Demás UFs. Es decir ¿el valor remanente posterior al fondeo de estas subcuentas hace parte del cálculo del VPIP? ¿desde el momento que es trasladado al concesionario debe contabilizarse en el VPIP?)	En primer lugar se informa al interesado que se ha modificado la "cascada de fondeos" señalada por el observante, en la Sección 5.6(h)(v) de la minuta de contrato Parte Especial que se publicó en Secop I y en la página web de la Entidad a través de la Adenda No. 6 incorporando ahora unos plazos para transferir el valor acumulado inicial. Se aclara al interesado que los recursos que sean transferidos de la Subcuenta Central Recaudo a la Subcuenta Ingreso Peaje Neto hacen parte del "Ingreso Peaje Neto" (según se define este término en la Sección 3.7 de la Parte Especial del Contrato), con el cual a su vez se calcula el VPIPm de este Contrato, de acuerdo con la excepción prevista en la sección 3.4(a) de la tabla de referencias a la parte general a la fórmula contenida en la misma sección de la Parte General del Contrato. Se desprende también de esta lógica que dichos recursos se computan en el VPIPm en el mes en que se lleve a cabo cada traslado hacia la Subcuenta Ingreso Peaje Neto. Nótese también que en el último fondeo establecido en la tabla de la Sección 5.6(h)(v)(1) de la Parte Especial del Contrato se indica que se deberán transferir "Los recursos disponibles en la subcuenta a la fecha que se realice el giro y los Rendimientos que se hayan generado en la subcuenta", de manera que no van a existir remanentes luego de realizado este fondeo, con lo cual se aclara también su inquietud.	Contrato Parte Especial sección 5.6 (h)	Financiera
1413	PROINDESA S.A.S. 1/09/2021	Con respecto al Valor de Soporte de Ingresos, dos inquietudes: a.Se puede apreciar una posible inconsistencia sobre asignación de riesgo comercial en el contrato, entre lo estipulado en el Contrato de Concesión Parte General, sección 13.2 Riesgos asignados al Concesionario, numeral (XXIII) "Los efectos favorables y/o desfavorables derivados de la variación del tráfico durante la vida del proyecto, respecto a la liquidez del recaudo del peaje únicamente" frente a lo escrito en el documento Primera Matriz Respuestas a Observaciones Pliego Definitivo Accenorte II, en la respuesta número 1, se menciona que "el riesgo comercial es un riesgo compartido, cuya porción a cargo de la ANI fue establecida mediante la sección 13.3(h) de la minuta del contrato Parte General, y sobre esta parte la cobertura otorgada corresponde precisamente al Soporte de Ingresos". Favor aclarar. b.En segundo lugar, nos gustaría tener la claridad si el Soporte de Ingresos se puede contabilizar como un mecanismo de mitigación de tráfico? O ¿es meramente un mecanismo de liquidez para el proyecto?	Se informa al interesado que su entendimiento no es correcto. El mecanismo de Soporte de Ingresos está relacionado con el riesgo comercial, el cual se encuentra compartido en este proyecto según se definió en las secciones 13.2(a)(xviii) y 13.3(h) de la minuta de Contrato Parte General, y es totalmente independiente de los riesgos de liquidez del recaudo y liquidez general, que están asignados enteramente al privado, de acuerdo con las secciones 13.2(a)(xxiii) y (xxiv) de la minuta de Contrato Parte General, respectivamente. Lo anterior significa que la ANI realizará parcialmente la cobertura del riesgo comercial, por los montos establecidos en el Soporte de Ingresos única y exclusivamente cuanto el tráfico sea lo suficientemente bajo como para que se active el soporte, de acuerdo con las condiciones establecidas en el Contrato de Concesión. Se precisa que esto es diferente al riesgo de la falta de liquidez que pueda enfrentar el concesionario, de manera general o como consecuencia de disminuciones en el tráfico que puedan afectar la liquidez para la operatividad del proyecto, la cual es de entera responsabilidad y riesgo del concesionario. En línea con lo anterior, respecto a su segundo interrogante se tiene que este mecanismo no es un mecanismo de liquidez, ni propiamente de "mitigación de tráfico" (pues esto correspondería a "influir" sobre el tráfico mismo), sino meramente el mecanismo que la ANI dispuso para asumir parte del riesgo comercial, que se ocasiona por variaciones en el tráfico.	Contrato Parte General, sección 13.2, 13.3	Financiera
1415	PROINDESA S.A.S. 1/09/2021	Entendemos que uno de los riesgos a cargo del concesionario es: "Los efectos desfavorables derivados de la Evasión de los Peajes por los usuarios, entendida ésta como el no pago de la tarifa correspondiente a los Peajes por parte de los usuarios de la vía" (Contrato de Concesión Parte General, sección 13.2 Riesgos asignados al Concesionario, numeral (XIX)). Solicitamos aclaración sobre la asignación de este riesgo al Concesionario de Accesos Norte II, dado que esta operación no es realizada por el concesionario de este Proyecto y por lo cual no hay forma de poder realizar operaciones o acciones que puedan mitigar este riesgo. No es claro porqué el Concesionario de Accesos Norte II es el más apropiado para mitigar este riesgo del proyecto.	En primer lugar se informa al interesado que en la Sección 13.2(a)(xix) en la tabla de referencias a la Parte Especial del contrato (sección que en la Parte General define el riesgo de evasión) se tiene que "No aplica para este contrato", por lo cual su entendimiento sobre la asignación es incorrecto. Así mismo, se informa al interesado que este riesgo está en cabeza del Concesionario Recaudador y es un riesgo privado en el marco del contrato No. 001 de 2017, y por lo tanto, el contrato de Accesos Norte II no prevee mecanismos específicos para este riesgo y tampoco corresponde a una compensación a cargo de la ANI. En caso de presentarse este evento, será la interventoría del contrato de concesión 001 de 2017 y el equipo de supervisión de la ANI quien, luego de percibir la situación dentro de sus controles de aforos vehiculares, requerirá al concesionario para que fondee el valor del Recaudo de Peaje que corresponde a la Evasión, según se establece en la sección 3.15(h)(ii)(2) de la parte general de ese contrato. Todo lo anterior, con el fin de que el Concesionario del proyecto Accesos Norte Fase II no tenga afectaciones sobre su recaudo por motivos de evasión.	Contrato Parte General, sección 13.2 numeral (XIX)	Financiera – Riesgos

1418	STRABAG S.A.S. 1/09/2021	Solicitamos respetuosamente que en las secciones 8.2 (c) y (d) de la Parte General de la minuta del Contrato de Concesión se incluya referencia expresa a la protección de Redes ya que dichas secciones únicamente se refieren a traslado y/o intervención de redes. Lo anterior toda vez que entendemos que los costos asociados a lña protección de redes se asumen con cargo a la Subcuenta Redes y ello debe ser explicito y claro en el texto del Contrato de Concesión. Planteamos esta observación toda vez que observamos ciertas inconsistencias en el Contrato de Concesión frente al uso de los recursos de la Subcuenta Redes, de una Parte la definición de "Valor Estimado de Redes" prevista en la Sección 1.202 de la Parte General del Contrato de Concesión se refiere a que los recursos serán destinados al traslado y/o protección de Redes, mientras que las secciones 8.2 (c) y 8.2 (d) se refieren únicamente a "traslado y/o intervención" y no incluye nada relativo a protección de Redes. Por su parte el Apéndice Técnico 5 señala en el Capítulo I "Introducción" que "De conformidad con lo previsto en la Sección 8.2 de la Parte General del Contrato, el presente Apéndice contiene las obligaciones del Concesionario en lo relacionado con la identificación, inventario, manejo, protección y/o traslado de las Redes que se vean afectadas con el Proyecto". De tal suerte que para que sea absolutamente claro el uso de los recursos de la Subcuenta Redes, solicitamos que se agregue de forma expresa en las Secciones 8.2 (c) y 8.2 (d) de la Parte General del Contrato de Concesión, la protección de Redes o en su defecto solicitamos que la ANI aclare si dentro del concepto de "intervención de Redes" se entiende incorporado la "protección de Redes". Es importante anotar que el Apéndice Técnico 5 se refiere expresamente a obligaciones de protección de ciertas Redes durante la fase de construcción, como por ejemplo la Tabla 11 relativa a la tubería de Tibitoc y ello por tratarse de un asunto directamente relacionado con el manejro de Redes, debe ser asumido con cargo a la Subcuenta Redes, de allí nuestra solicitud. Anotamos adicionalmente que la ANI en la respuesta # 115 de la matriz de respuestas publciadas el 24 de agosto de 2021, frente a una obervación sobre la red Tibitoc, se refirió a protección de Redes e hizo referencia a la Sección 8.2 (c) de la parte general que en realidad no se refiere expresamente a "protección de redes". La respuesta de la ANI fue en el siguiente sentido: "Se informa al interesado que las redes identificadas en los corredores del proyecto (entre estas Tibitoc) se encuentran relacionadas en el Apéndice Técnico 5, y de acuerdo a lo establecido en el numeral 8.2 (c) "Redes" del Contrato Parte General, el Concesionario deberá asumir los costos de traslado y protección de estas redes en los términos señalados en dicho numeral. Adicionalmente, se informa que los planos de interferencias de redes identificadas en el proyecto se encuentran en la carpeta K para Sopó y carpeta P para Bogotá del CUARTO DE DATOS. Esta información estará disponible a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones, y será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la informaciónpara la presentación de su oferta. El Concesionario deberá realizar de la actualización de los Estudios y Diseños Fase III, en donde se definirán los sectores a proteger".	Se informa al interesado que las redes identificadas en los corredores del proyecto (entre estas Tibitoc) se encuentran relacionadas en el Apéndice Técnico 5, y de acuerdo con lo establecido en el numeral 8.2 (c) "Redes" del Contrato Parte General, el Concesionario deberá asumir los costos de traslado (movilización) y protección de estas redes en los términos señalados en dicho numeral. Adicionalmente se aclara que, en los Estudios y Diseños de referencia, se proyectaron las soluciones técnicas para las protecciones requeridas sobre la mencionada tubería, las cuales se incluyó su valoración en la Subcuenta Redes y será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta. Finalmente, de acuerdo con la adenda No 5 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, se ajustó el Apéndice Técnico 5 referenciando la palabra "Protecciones"	Parte General y Apéndice Técnico 5	Técnica
1420	STRABAG S.A.S. 1/09/2021	Solicitamos se modifique sustancialmente el contenido del numeral (xix) en la medida que su contenido es demasiado amplio y desborda totalmente el conocimiento del Contrato ANI No 001 de 2017 que puedan tener los proponentes. Sugerimos que dicha delaración del Concesionario del Proyecto Accesos Norte II se limite al reconocimiento que es el Concesionario Recaudador quien realiza el recaudo pero no puede declarar algo tan general como conocer "asuntos o informaciones" o "todos los demás aspectos que puedan afectar el cumplimiento del Contrato". A modo de ejemplo, existen muchos eventos en los que asuntos del Contrato de COncesión del Concesionario Recaudador pueden afectar el Contrato de Concesión de Accesos Norte II, sin embargo los proponentes no tienen como saber si existen requerimientos de la ANI y/o de la respectiva Interventoría, plazos de cura, procedimiento de incumplimiento en contra del Concesionario Recaudador o incluso asuntos como Eventos Eximentes de Responsabilidad en dicho contrato. Por ello se solicitan los siguientes ajustes: (xi) El Concesionario declara y garantiza que conoce y ha revisado cuidadosamente todos los asuntos e informaciones relacionados con el Contrato ANI No. 001 de 2017 su régimen legal y naturaleza jurídica, la naturaleza financiera del mismo, en especial que el recaudo de peaje será efectuado por el Concesionario Recaudador y los costos de transacción (incluyendo los impuestos aplicables al momento de la transacción), a que estará sometido el traslado de los recursos, y normatividad jurídica aplicable y, en general, todos los demás aspectos que puedan afectar el cumplimiento del Contrato, todo lo cual fue tomado en cuenta en la preparación de la Oferta del Concesionario.	Nos permitimos manifestar al interesado, que la información puesta a disposición por la Entidad, corresponde a la estructuración técnica, jurídica y financiera del proyecto objeto del presente proceso de selección, información y contenido que como es de su conocimiento, se encuentra en fase de factibilidad y cuya finalidad es obtener estudios y diseños definitivos, esto es, fase III, la cual se alcanzará durante la ejecución del contrato y es en este sentido que se sustenta la necesidad y pertinencia de adelantar el presente proceso de selección. Por consiguiente y en atención a que los documentos e información puestos a disposición, no constituyen el insumo final y definitivo para la formulación de la propuesta y ejecución del proyecto que nos ocupa, es que la Entidad ha determinado que ésta es de referencia y no complementaria del pliego de condiciones. Adicionalmente, el numeral 1.6 del Pliego de Condiciones establece que corresponderá al Interesado la responsabilidad exclusiva de asumir los costos derivados de la presentación de la Oferta de acuerdo con la asignación de costos y riesgos del Contrato y sus Apéndices, por lo que si algún Interesado considera que no ha podido obtener toda la información relevante o si considera que sus propias estimaciones le hacen imposible la asunción de esas obligaciones y riesgos, deberá abstenerse de presentar Oferta. En línea con lo anterior, la sección tercera del consejo de estado, en sentencia del 28 de enero de 2016, con radicado 34454, manifestó: "(...) los inconvenientes derivados de la inobservancia del principio de planeación por parte del contratista, a quien también le resultan exigibles severas cargas de diligencia, rigor y seriedad a la hora de estructurar las ofertas que presenta ante las entidades estatales, que conducen a deficiencias en la configuración económica de la propuesta que le privan de obtener las utilidades que esperaba alcanzar como resultado de la ejecución del contrato, no pueden escudarse tras el ficticio ropaje de desbalances sobrevenidos en la ecuación financiera del negocio, pues en tal tipo de eventos las circunstancias en cuestión debieron haber sido previstas y planificadas por el contratista como experto y conocedor de las artes o actividades en el marco de las cuales ofrece sus servicios a la entidad estatal". En virtud de todo lo anterior, el contratista no se exonera de efectuar los estudios y estimaciones que considere suficientes y convenientes para efectuar un ofrecimiento,	Minuta del Contrato - Parte Especial- Tabla de referencias - Sección 2.6 (a) (xvii)	Jurídica – Técnica
1423	STRABAG S.A.S. 1/09/2021	Solicitamos se modifique la palabra "solicitado" por "utilizado" en la medida que el monto diario de pago a favor de la ANI solo se debería causar por cada día efectivamente utilizado y no solicitado. Puede que el Concesioanrio solicite un número determinado de días y luego termine las obras de la respectiva Unidad Funcional en un plazo menor, con lo cual no tendría mucho sentido pagar un valor a la ANI por días solicitados pero no utilizados. Vale destacar que la Sección 4.10 (c) de la Parte General del Contrato de Concesión si se refiere a "utilizado"	Se informa al observante que dicha precisión fue incluida en la Adenda N°2 publicada en el SECOP I y en la página web de la Agencia.	Minuta del Contrato - Parte Especial- Tabla de referencias - Sección 4.10 (c)	Jurídica – Técnica

1429	STRABAG S.A.S. 1/09/2021	Entendemos que el Originador de la Iniciativa Privada Accesos Norte Fase 2, según lo indicado en la Sección 3.5 de la Parte Especial del Contrato de Concesión, está conformado por las siguientes sociedades: MINCIVIL S.A., CIVILIA S.A., EQUIPO UNIVERSAL S.A., OFINSA INVERSIONES S.A.S. CASTRO TCHERASSI S.A. y CONCESIONES COLOMBIANAS S.A.S. Al respecto agradecemos a la ANI que de manera expresa indique en la Sección 4.7 de la Parte Especial si el pago referido en dicha sección se debe realizar a cada una de dichas socieades en proporción a su participación en la iniciativa privada o si el concesioanrio debe pagar un único valor previa presentación de una factura emitida por cualquiera de dichas sociedades.	Se informa al interesado que de acuerdo con lo estipulado en el Contrato VE-482 de 2021 - Cesión de Derechos Patrimoniales de Estudios y Diseños del proyecto de iniciativa privada Accesos Norte de Bogotá Fase 2, en el parágrafo segundo de la Cláusula Cuarta - Valor y Forma de Pago, y en concordancia con la Sección 4.7 de la Parte Especial del Contrato de Concesión, se dispone que: "El pago se realizará mediante transferencia electrónica de fondos, en cuenta corriente o cuenta de ahorros en la entidad bancaria donde el CEDENTE indique, para lo cual deberá adjuntar dentro de los diez (10) días calendario siguientes a la suscripción del Contrato de Concesión, los documentos que se relacionan a continuación: 1.Factura 2.Certificación bancaria con vigencia no mayor de treinta (30) días, a la fecha de su presentación. 3.Acreditar que se encuentra al día con el pago de los aportes al Sistema de Seguridad Social Integral de conformidad con lo establecido en el inciso final del parágrafo 1° del artículo 23 de la Ley 1150 de 2007. El valor del pago se efectuará dentro de los treinta (30) días siguientes a la presentación y aprobación de la(s) factura(s) correspondiente(s), previa certificación de recibo a satisfacción por parte del supervisor del Contrato". Asi las cosas, el Concesionario deberá realizar un único pago en las condiciones antes descritas. De igual manera, se informa que el Contrato VE-482 de 2021 fue publicado en el Cuarto de Datos a través del Aviso Informativo 9 publicado en Secop I y en la página web ANI, en la Carpeta F, Subcarpeta F, Archivo F1.	Minuta del Contrato - Parte Especial- Sección 3.5 y 4.7	Jurídica – Financiera
1430	STRABAG S.A.S. 1/09/2021	Solicitamos se ajuste la numeración de las páginas de la parte especial del Contrato de Concesión. Se observan errores de numeración desde la página 45.	Se informa al interesado, que el ajuste solicitado fue realizado a través de la Adenda N°2 publicada en el SECOP I y en la página web de la Agencia.	Minuta del Contrato - Parte Especial-	Jurídica – Estructuración
1431	STRABAG S.A.S. 1/09/2021	Solicitamos a la ANI elimine esta sección. Si existe un evento que no sea suceptible de ser subsanado, procedería la terminación anticipada del Contrato de Concesión y allí operaría la clausula penal. De rechazar nuestra solicitud agradecemos a la ANI indicar ejemplos de qué tipo de incumplimiento puede dar lugar a la imposición de una Sanción seún dicha sección.	Se informa al interesado, que de acuerdo con la Sección 1.169 del Contrato Parte General las Sanciones se definen como "las penas pecuniarias por incumplimientos definitivos e insubsanables del Contrato, cuya finalidad es la de sancionar al Concesionario por tales incumplimientos (…)". En ese sentido, es claro que lo que se pretende con la imposición de estas es, precisamente, sancionar al concesionario incumplido cuando, a diferencia de lo que se pretende con la Multa, no hay lugar a conminarlo a que cumpla, toda vez que se trata de obligaciones que ya no pueden ser ejecutadas, por eso no son subsanables. En ese sentido, es necesario indicarle al observante que de acuerdo con las causales establecidas en el Capítulo XVII del Contrato Parte General, la terminación anticipada del Contrato no procede en el evento señalado en su observación. Por el contrario, de acuerdo con la Sección 11.1 del Contrato Parte General, de alcanzarse el límite máximo de Multas y Sanciones señalado en la Parte Especial, habrá lugar a la declaratoria de caducidad. Finalmente, frente a la solicitud de un ejemplo es preciso señalar que la misma naturaleza de la obligacion determina si es procedente iniciar un procedimiento sancionatorio para conminar (Multa) o sancionar (Sanción) al concesionario. Verbigracia, si el concesionario estaba obligado a medir el tráfico en un periodo determinado y no lo hizo, una vez vencido dicho periodo, es imposible conminarlo a cumplir con la obligación a su cargo, esto es, no es posible imponer Multa alguna, no obstante, en ese evento, conforme al clausulado en cuestión, el incumplimiento del concesionario podría ser objeto de Sanción.	Minuta del Contrato - Parte Especial- Sección 7.2	Jurídica – Sancionatorios
1432	STRABAG S.A.S. 1/09/2021	El Plazo Adicional sin Sanciones para el Concesionario debería referirse al "Plazo Adicional sin Sanciones ni Multas para el Concesionario". Agradecemos que la ANI realice este ajuste.	Se informa al interesado que no se acepta su solicitud, pues la expresión "sanciones" debe interpretarse en el contexto de la Sección observada dentro de la cual se establece que la aplicación del Plazo Adicional no constituye incumplimiento ni generará sanción alguna para el Concesionario. Por lo tanto, la ANI no considera necesaria dicha inclusión.	Minuta del Contrato - Parte General 4.10	Jurídica – Estructuración
1435	RASHER & SEMA INTERMEDIARIOS DE SEGUROS 1/09/2021	2. Según lo establecido en el documento CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE APP No _____ PARTE ESPECIAL CAPITULO VIII GARANTIAS Numerales 8.1 Valor y Vigencia del Amparo de Cumplimiento inciso (b) se establecen los siguientes valores asegurados: Para cada una de las Etapas en las que se divide el plazo del Contrato, el valor del amparo de cumplimiento será el siguiente: (i) Fase Pre construcción: Noventa y Nueve Mil Doscientos Cincuenta y Cinco Millones de Pesos ($99.255.000.000) del Mes de Referencia. (ii) Fase de Construcción: Ciento Cuarenta y Cinco Mil Novecientos Cincuenta y Un Millones de Pesos ($145.951.000.000) del Mes de Referencia. (iii) Etapa de Operación y Mantenimiento: Noventa y Nueve Mil Doscientos Veinticinco Millones de Pesos ($99.225.000.000) del Mes de Referencia. la determinación de dichos valores no guarda consistencia con los parámetros definidos en el Decreto 1082 de 2015, Artículos con las reglas de suficiencia de la garantía de cumplimiento Decreto 1082 en su Artículo 2.2.1.2.3.1.12. "Si el valor del contrato es superior a un millón (1.000.000) de SMMLV y hasta cinco millones (5.000.000) de SMMLV, la Entidad Estatal puede aceptar garantías que cubran al menos el dos punto cinco por ciento (2,5%) del valor del contrato", se solicita a la ANI evaluar la posibilidad de una reducción significativa del valor de esta garantía en proporción al ítem que se pretende amparar.	Para el amparo de cumplimiento se han detallado los valores asegurados, partiendo de la base del porcentaje mínimo para el valor de obligaciones de cada etapa, incluida la estimación de perjuicios y sanciones aplicables en cada etapa del proyecto, de forma que se da cumplimiento al criterio de excepción al principio de indivisibilidad contenido en el Decreto 1082 de 2015, artículo 2.2.1.2.3.1.3, que admite la división por periodos contractuales con base en el valor de obligaciones y cargos que debe soportar el contratista. De acuerdo con el artículo 2.2.1.2.3.1.7 numeral 3, el valor asegurado debe incluir los perjuicios derivados de incumplimiento, daños, valor de multas y clausula penal; al hacer los cómputos de estos ítems dentro de cada una de las etapas y periodos, el valor que se anota en el Capítulo VIII GARANTÍAS Numerales 8.1 Valor y Vigencia del Amparo de Cumplimiento inciso (b) de la Parte Especial, es el adecuado. Finalmente, se le aclara al observante que el artículo 2.2.1.2.3.1.12 señala los porcentajes mínimos establecidos y por lo tanto la cifra del 2,5% es un piso a partir del cual parte el computo de la garantía y no un máximo. Por lo anterior no se acepta la observación.		Financiera – Seguros
1438	RASHER & SEMA INTERMEDIARIOS DE SEGUROS 1/09/2021	Responsabilidad Extracontractual Comentarios para dirigir al contratante 1. En el apéndice financiero dispuesto para la póliza de Responsabilidad Civil, debería permitirse incluir como asegurado adicional al Contratista (EPC) teniendo en cuenta las actividades desempeñadas por el mismo en la obra, igualmente se solicita aceptar la inclusión de los Financiadores como asegurados adicionales, toda vez que se trata de un requerimiento usual por parte de los mismos en los contratos de crédito. En las respuestas a las observaciones del 25 de junio de 2021 (pre-pliegos), la ANI no aceptó la observación, por lo cual contratistas, subcontratistas, financiadores entre otros que tengan interés en el proyecto, no podrán figurar como asegurados de la póliza de RCE. No obstante, lo anterior, se sugiere remitir el siguiente comentario a la Entidad en referencia a esta Solicitud: Solicitamos se permita incluir como asegurado al Contratistas EPC (Consorcio Constructor) del proyecto como asegurado bajo el seguro de responsabilidad civil extracontractual, siempre y cuando los socios del concesionario y los miembros del Contratista EPC (Consorcio Constructor) sean empresas del mismo grupo económico.	Conforme con lo previsto en el numeral 2 del artículo 2.2.1.2.3.2.9 del Dec. 1082 de 2015, solo la entidad estatal y en contratista tendrán la calidad de asegurado en la poliza de responsabilidad civil extracontratual. Sin perjuicio de lo anterior, los contratistas y subcontratistas diferentes al concesionario o contratista principal, que si tengan la calidad de asegurado, podrán suscribir seguros para amparar su propio interés asegurable, sin invalidar la cobertura. Se le recuerda al observador que lo que determina un doble seguro no es el aseguramiento del bien sino la concurrencia de interés asegurable, y que todo interés asegurable, aun recayendo sobre el mismo bien es objeto de aseguramiento (ver artículos 1083 y 1084 del Código de Comercio).		Financiera – Seguros
1439	RASHER & SEMA INTERMEDIARIOS DE SEGUROS 1/09/2021	2. Teniendo en cuenta que las primas de seguros resultan significativas, se solicita modificar la siguiente cláusula del apéndice financiero 3: "EL PAGO DE LA PRIMA CORRERÁ A CARGO DEL CONTRATISTA TOMADOR DEL SEGURO. LA PRIMA Y LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN LA PÓLIZA, DEBERAN PAGARSE AL MOMENTO DE LA ENTREGA DE LA MISMA AL CONTRATISTA ASEGURADO Y NO HABRÁ, POR LO TANTO, LUGAR A LA TERMINACIÓN AUTOMÁTICA DEL CONTRATO DE SEGURO POR MORA EN EL PAGO DE LA MISMA." permitiendo que las mismas puedan ser pagadas de acuerdo con los acuerdos de pago que sean negociados con las compañías de seguros. En las respuestas a las observaciones del 25 de junio de 2021 (pre-pliegos), la ANI no aceptó la observación.	No es posible aceptar la propuesta de cambio, ya que ello pone en riesgo la operatividad de las pólizas y la cobertura de los riesgos del contrato. Lo anterior teniendo en cuenta que la ley 1150 de 2007, precaviendo el riesgo de quedar sin cobertura, señaló que las pólizas de cumplimiento no terminarán por mora en el pago de la prima. Ahora bien, al no establecer para los demás seguros indicados en el Dec. 1082 de 2015 la no terminación por mora en el pago de la prima, ni la opción expresa de aceptar para el efecto acuerdos de pago, no es dable para la entidad aceptarlos. Conforme con lo anterior, está consagrado expresamente en los clausulados de la ANI , los cuales han sido adoptados y depositados por las compañías de seguros en la Superintendencia Financiera de Colombia, que "EL PAGO DE LA PRIMA CORRERÁ A CARGO DEL CONTRATISTA TOMADOR DEL SEGURO. LA PRIMA Y LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN LA PÓLIZA, DEBERAN PAGARSE AL MOMENTO DE LA ENTREGA DE LA MISMA AL CONTRATISTA ASEGURADO PRINCIPAL Y NO HABRÁ, POR LO TANTO, LUGAR A LA TERMINACIÓN AUTOMÁTICA DEL CONTRATO DE SEGURO POR MORA EN EL PAGO DE LA PRIMA".		Financiera – Seguros

1442	RASHER & SEMA INTERMEDIARIOS DE SEGUROS 1/09/2021	5. En algunos contratos de 4G se ha tenido inconveniente la contratación de deducibles mínimos debido a la aplicación exacta del siguiente texto del decreto 1082 del 2015: Artículo 2.2.1.3.3.2.10. Mecanismos de participación en la pérdida por parte de la Entidad Estatal asegurada. En el contrato de seguro que ampara la responsabilidad civil extracontractual solamente se pueden pactar deducibles hasta del diez por ciento (10%) del valor de cada pérdida y en ningún caso pueden ser superiores a dos mil (2.000) SMMLV. No serán admisibles las franquicias, coaseguros obligatorios y demás formas de estipulación que impliquen la asunción de parte de la pérdida por la entidad asegurada Sugerimos solicitar a la ANI la posibilidad de incluir deducibles mínimos (ej. 10% de la pérdida mínimo COP 50.000.000) ya que las aseguradoras no están acostumbradas a suscribir riesgos sin deducibles mínimos los cuales aumentan la frecuencia de reporte de siniestros impactando el precio y limitando el apetito del mercado asegurador.	Los deducibles máximos que establece expresamente el Decreto 1082 de 2015, son requisitos de ley. Ahora bien, el mencionado artículo 2.2.1.3.3.2.10 no estableció valores mínimos, solamente indicó un porcentaje máximo para los deducibles, siendo del 10% del valor de cada pérdida. Por lo tanto, no es potestativo de la ANI ni del concesionario, modificar el reglamento legal incluyendo límites adicionales no previstos. Por lo anterior no es procedente su observación.		Financiera – Seguros
1446	RASHER & SEMA INTERMEDIARIOS DE SEGUROS 1/09/2021	2. COMENTARIOS SOBRE LOS SEGUROS REQUERIDOS EN EL CONTRATO A continuación, nuestros comentarios sobre los seguros requeridos en el contrato y pliego de condiciones: Daños contra todo riesgo Comentarios para dirigir al contratante 1. El seguro de Todo Riesgo Construcción / Obras Civiles (según corresponda a Fase Pre-construcción o Fase Construcción u O&M) contempla 8 UF que, de acuerdo con el contrato, dichas unidades funcionales tienen periodos de construcción que superan los 4 años, entre las que se destacan la UF4 con 4.8 años, la UF5 con 5.5 años, la UF6 con 4.8 años. De acuerdo con la política del mercado Asegurador, algunas aseguradoras por temas de reaseguro o políticas podrían no estar dispuestos a expedir pólizas por periodos tan extensos especialmente aquellos que superan los 4 años y en cualquier caso no es usual poder obtener cobertura para periodos superiores a 5, por lo anterior, se recomienda cambiar la extensión de las UF de acuerdo con los hitos o ubicación de las intervenciones u obras, pues en cada una de estas UF es factible dividir (por la extensión geográfica) hitos o ubicaciones.	Se informa al interesado que la técnica de suscripción para las pólizas que cubren daños durante las etapas constructivas de un proyecto contemplan el estudio integral del riesgo por el lapso que tome la construcción, en el proceso constructivo del proyecto Accesos Norte Fase II, hay unidades funcionales que toman hasta 5.5 años y que no es factible subdividir, por lo tanto no es posible aceptar la subdivisión solicitada.		Financiera – Seguros
1447	RASHER & SEMA INTERMEDIARIOS DE SEGUROS 1/09/2021	2. El Contrato Parte General menciona que el seguro TRC / OCT debe cubrir los daños que pueda llegar a sufrir la infraestructura independientemente de la causa que genere el daño. Llamamos la atención sobre este punto pues las pólizas contemplan exclusiones absolutas y algunas relativas que no será posible levantar, por lo cual esta condición de "independientemente de la causa" debe ser modificada para que se pueda colocar la póliza acorde con la praxis global de este tipo de seguros. En las respuestas a las observaciones del 25 de junio de 2021 (pre-pliegos), la ANI confirmó que las condiciones aplicable son las del apéndice financiero 3 - Seguro de Obras Civiles Terminadas.	El apéndice financiero (AF PÓLIZA DE OBRAS CIVILES) detalla el clausulado completo del seguro de obras civiles de la ANI, en el cual se detallan expresamente las coberturas, las exclusiones, obligaciones y demás condiciones aplicables a este seguro. Es dentro del anterior contexto y en el conjunto total del clausulado pactado, que se cubren los daños que pueda llegar a sufrir la infraestructura "independientemente de la causa que los genere". Lo anterior incluye entre otros aspectos, la aplicación de la sección V, que establece claramente las exclusiones válidas acorde con el contexto de la "cobertura" señalada en el clausulado en mención. Es de anotar que el clausulado es conocido por el sector segurador y se han expedido previamente pólizas con base en el mismo. Por lo anterior no se acepta la observación.		Financiera – Seguros
1449	RASHER & SEMA INTERMEDIARIOS DE SEGUROS 1/09/2021	4. El formato de la póliza ANI para Obras Civiles, incluye amparos que generalmente son sublimitados en la suscripción. Se sugiere que en la minuta del contrato se definan los sublímites aceptados para que haya uniformidad en la búsqueda de cotizaciones. Por ejemplo, en el mercado de seguros actual, no es usual que los mercados de reaseguro otorguen cobertura de LEG 2, remoción de escombros, gastos de extinción al 100%, entre otros. En las respuestas a las observaciones del 25 de junio de 2021 (pre-pliegos), la ANI confirmó que los sublímites "son de total autonomía del concesionario y refieren a protecciones auxiliares para gastos a su cargo en calidad de obligaciones y por lo tanto no se regulan ni corresponde a la entidad establecerlas"	No se acepta la observación, ya que las sumas aseguradas de interés para el estado están señaladas dentro del contrato parte especial. Los sublímites para cláusulas y amparos adicionales, tales como remoción de escombros, gastos por fletes, y otros más contenidos en el apéndice 3 del anexo financiero secciones III y IV, son de total autonomía del concesionario y refieren a protecciones auxiliares para gastos a su cargo en calidad de obligaciones y por lo tanto no se regulan ni corresponde a la entidad establecerlas.		Financiera – Seguros
1450	RASHER & SEMA INTERMEDIARIOS DE SEGUROS 1/09/2021	5. Teniendo en cuenta que las primas de seguros resultan significativas, se solicita modificar la siguiente cláusula del apéndice financiero 3: "EL PAGO DE LA PRIMA CORRERÁ A CARGO DEL CONTRATISTA TOMADOR DEL SEGURO. LA PRIMA Y LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN LA PÓLIZA, DEBERAN PAGARSE AL MOMENTO DE LA ENTREGA DE LA MISMA AL CONTRATISTA ASEGURADO Y NO HABRÁ, POR LO TANTO, LUGAR A LA TERMINACIÓN AUTOMÁTICA DEL CONTRATO DE SEGURO POR MORA EN EL PAGO DE LA MISMA." permitiendo que las mismas puedan ser pagadas de acuerdo con los acuerdos de pago que sean negociados con las compañías de seguros. En las respuestas a las observaciones del 25 de junio de 2021 (pre-pliegos), la ANI no aprobó la solicitud.	No es posible aceptar la propuesta de cambio, ya que ello pone en riesgo la operatividad de las pólizas y la cobertura de los riesgos del contrato. Lo anterior teniendo en cuenta que la ley 1150 de 2007, precaviendo el riesgo de quedar sin cobertura, señaló que las pólizas de cumplimiento no terminarán por mora en el pago de la prima. Ahora bien, al no establecer para los demás seguros indicados en el Dec. 1082 de 2015 la no terminación por mora en el pago de la prima, ni la opción expresa de aceptar para el efecto acuerdos de pago, no es dable para la entidad aceptarlos. Conforme con lo anterior, está consagrado expresamente en los clausulados de la ANI , los cuales han sido adoptados y depositados por las compañías de seguros en la Superintendencia Financiera de Colombia, que "EL PAGO DE LA PRIMA CORRERÁ A CARGO DEL CONTRATISTA TOMADOR DEL SEGURO. LA PRIMA Y LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN LA PÓLIZA, DEBERAN PAGARSE AL MOMENTO DE LA ENTREGA DE LA MISMA AL CONTRATISTA ASEGURADO PRINCIPAL Y NO HABRÁ, POR LO TANTO, LUGAR A LA TERMINACIÓN AUTOMÁTICA DEL CONTRATO DE SEGURO POR MORA EN EL PAGO DE LA PRIMA".		Financiera – Seguros
1455	RASHER & SEMA INTERMEDIARIOS DE SEGUROS 1/09/2021	Recomendaciones para el concesionario 1. Teniendo en cuenta lo señalado en la parte general del contrato, numeral 12.8, romanitos ii y iv los cuales indican: ii) Cuando la Unidad Funcional incluya la Entrega de Infraestructura existente, la póliza de obras civiles deberá amparar las obras existentes, desde la Fecha de Inicio. El valor inicial del seguro de obras civiles corresponderá al valor asegurado de reconstrucción sin incluir mejoras o el que resulte del estudio de pérdida máxima probable. (iv) Como requisito para la suscripción de cada Acta de Terminación de Unidad Funcional, el objeto de este seguro deberá ampliarse para cubrir las Intervenciones y el valor asegurable de esta garantía deberá aumentarse en un valor equivalente al valor total del Contrato de Construcción aplicable(s) a la Unidad Funcional correspondiente, incluyendo los materiales, mano de obra, fletes, derechos de aduana, impuestos y materiales o rubros en los que haya incurrido el Concesionario, adicionales al Contrato de Construcción. El valor asegurado podrá establecerse con base en un estudio de pérdida máxima probable (PML) que deberá ser contratado por el Concesionario con una persona de reconocida idoneidad y experiencia en labores similares que demuestre haber elaborado al menos tres (3) estudios similares para proyectos de igual o mayor valor al del Proyecto, ya sea en Colombia o en el exterior. Si no se acude a la figura de PML esta condición no aplica. Recomendamos a la concesión especial cuidado al determinar el valor indicado en el romanito ii el cual hará parte de la sección I: Obras Civiles Terminadas de la póliza desde la fase de preconstrucción, con el objetivo de garantizar que el valor final de cada Unidad funcional después de terminada la ejecución, el cual corresponderá a la sumatoria de la sección II y la sección I, sea efectivamente al valor total de reconstrucción de cada UF.	La Entidad agradece la recomendación efectuada por el interesado, la cual no es una observación y no genera modificación.		Financiera – Seguros
1459	RASHER & SEMA INTERMEDIARIOS DE SEGUROS 1/09/2021	5. Como el contrato exige que en el seguro TRC / OCT, cuando la Unidad Funcional incluya la Entrega de Infraestructura existente, la póliza deberá amparar las obras existentes, desde la Fecha de Inicio, se sugiere al concesionario que una vez adjudicado se revise la opción de realizar una valoración a la infraestructura existente para determinar el valor asegurable que se tiene que declarar a la compañía de seguros. De manera independiente al ejercicio de valoración de la infraestructura, se podría realizar un ejercicio de PML (perdida máxima probable) con el fin de establecer el valor asegurado y así optimizar la negociación del seguro.	La Entidad agradece la recomendación efectuada por el interesado, la cual no es una observación y no genera modificación.		Financiera – Seguros

1463	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 01/09/2021	En Carrera 7 se prevé que, en caso de no ser posible obtener los predios necesarios en un plazo determinado, la construcción de la segunda calzada quedaría excluida del alcance, que se limitaría al mejoramiento de la actual y el espacio público. No obstante, el análisis geométrico de la calzada actual permite prever que las actuaciones de mejoramiento en la calzada actual requerirán, en varios puntos, actuaciones que implicarán mayor ocupación de terreno, por ejemplo por tener radios inferiores al mínimo para V=60 km/h (por ejemplo en los PK 3.150 ó 3.636), clotoides inferiores a las mínimas (por ejemplo en los PK 3.941 ó 2.597)o algunos problemas de coordinación ¿Será posible construir las obras de mejoramiento en la calzada existente en puntos como los indicados (y los nuevos espacios públicos) con los predios disponibles actualmente?	En primer lugar, se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, el alcance del proyecto fue modificado para lo que se sugiere la revisión del Apéndice Técnico 1, del cual se resalta el ajsute a la Sección II.4(d) – Intervención Prevista "Mejoramiento de la calzada existente a 2 carriles mixtos de 3.25/3.50 m de ancho más espacio público de 6 m de ancho en el costado oriental de la vía." El requerimiento de la sección es claro, se debe cumplir las especificaciones técnicas del mejoramiento para la velocidad de diseño de 40/60 Km/h, los predios Distrito corresponden únicamente a predios necesarios para la ejecución de las obras para la construcción de la segunda calzada (Calzada Occidental). Adicionalmente, se aclara que adicional a los Predios Distrito, se encuentran identificados predios que deben ser gestionados por el proyecto para el realizar el mejramiento de la calzada existente, en dichos predios la responsabilidad de realizar la Gestión predial corresponde al Concesionario que deberá adquirir los necesarios para la ejecución de las obras de acuerdo con los estudios y diseños definitivos que se determinen para el correcto desarrollo del proyecto.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO y "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ"	Técnica
1467	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 01/09/2021	¿Qué motivó a aumentar el valor de Equity requerido pasando de "mayor o igual al 70% de la suma de los montos mínimos de los Giros del 4 a 14 establecidos en esta Parte Especial" a "mayor o igual al 70% de la suma total de los montos mínimos establecidos en esta Parte Especial"? Solicitamos que, por favor, la entidad considere mantener la primera redacción.	Se informa al interesado que se incorporó esta redacción con el fin de establecer que la base de comparación entre el "antes" y el "después" de la tabla modificada debe ser sobre la totalidad de Giros de Equity, pues de otra manera podría ser inconsistente la comparación, siendo el objetivo último de la regulación permitir solo una reducción de hasta el 30% en el componente total de Equity de la estructura de capital del proyecto, no un porcentaje superior. Por lo anterior, no es procedente su solicitud.	Contrato Parte Especial, sección 5.5 (iii)	Financiera
1468	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 01/09/2021	Solicitamos que, por favor, se confirme la tarifa de la categoría VII para el peaje Andes que aparece en la tabla de la sección 5.2 (a)(i), ya que la cifra que actualmente aparece 497900 tiene un 9 adicional.	Se informa al interesado que mediante Adenda 5 publicada en SECOP I y en la página web de la Entidad, se realizó el ajuste del Contrato Parte Especial, Seción 5.2 (a)(i), en el sentido de corregir el valor de la tarifa VII para el peaje Andes.	Contrato Parte Especial, sección 5.2 (a) (i)	Técnica
1469	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 01/09/2021	El numeral 4.6.c.ii. de la Parte Especial del Contrato establece que "el Recaudo del Peaje derivado del primer incremento de tarifas de cada una de las Estaciones de Peaje denominadas Andes, Fusca y Unisabana (la estación de peaje ubicada en el acceso al Puente Curvo Teleton) será contabilizado únicamente como parte del VPIP en un 30%, y el 70% restante será consignado en la Subcuenta Excedentes ANI y no será contabilizado como parte del VPIP para ninguno de los efectos previstos en la Sección 3.4 de la Parte General hasta el 15 de enero de 2024" (resaltado fuera de texto). Al respecto, queremos confirmar con la entidad que el Recaudo del Peaje derivado del primer incremento de tarifas de cada una de las Estaciones se contabilizara únicamente el 30% como parte del VPIP cuando el incremento de la tarifa se realiza entre el 16 de enero del 2023 y el 15 de enero de 2024. ¿En algún caso podría suceder que esta contabilización del 30% aplique posterior al 15 de enero del 2024? ¿Posterior al 15 de enero del 2024 el concesionario recibirá en todos los casos el 100% de los recursos provenientes de ese incremento tarifario?	Se informa al interesado que se ha modificado la condición señalada por el observante en la minuta de contrato Parte Especial que se publicó en Secop I y en la página web de la Entidad a través de la Adenda No. 6, de manera que las fechas de los incrementos tarifarios siguen siendo en 2023 y 2026 pero ya no se tiene prevista la división de 70% / 30% ni se destinan recursos a la Subcuenta Excedentes ANI derivados de los incrementos en ningún caso. Por lo anterior, se le invita a revisar la nueva redacción presente en las Secciones 5.2(a)(ii) y 4.6(c), (d) y (e) de la Parte Especial de la minuta de contrato, sobre este particular.	Contrato parte Especial, sección 4.6 © (ii)	Financiera
1471	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 01/09/2021	Solicitamos que la Entidad revalúe al alza los valores establecidos para TE definidos en la Tabla de Referencia a la Parte General 18.3 (d) y 18.3 (e), aplicables para la fórmula F, ya que, dada la incertidumbre en los incrementos tarifarios y la viabilidad de algunos de sus tramos, el riesgo de terminación anticipada en este proyecto es mayor en comparación al otro proyecto 5G ya adjudicado, i.e. la Nueva Malla Vial del Valle del Cauca, en donde se definieron valores más altos para TE en relación a la fórmula F no obstante no existir los riesgos antes mencionados. Adicionalmente, dado que hay antecedentes en los que hubo Terminación Anticipada, en los que el valor de liquidación no correspondió con las expectativas mínimas y hubo retrasos en los pagos de este monto, solicitamos a la Entidad que incremente el valor de TE.	Se informa al interesado que los valores que toman los componentes FAE, FDiv y TE son el resultado de la estructuración de cada proyecto, y en esa medida no son comparables entre proyectos, dentro de la cual se estiman los valores de terminación a través de estos componentes buscando que el valor a reconocer sea suficiente para cubrir el pago de la deuda a los Prestamistas en todos los periodos y que a su vez no se generen incentivos inadecuados. Por lo anterior no se acepta su solicitud.	Parte general, secciones 18.3 (d) y €	Financiera
1473	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 01/09/2021	Solicitamos que la Entidad reconcidere el valor establecido para el TAE (1,6327) en la Tabla de Referencecia a la Parte General 18.3 (c), ya que consideramos que el riesgo de terminación anticipada en este poyecto es mayor, dado , en comparación al otro proyecto 5G ya adjudicado,Nueva Malla Vial del Valle del Cauca, en donde se definió una TAE Mayor de 2,2649.	En primer lugar se informa que no existe un componente denominado "TAE" en el contrato de concesión, se asume que su observación versa sobre la variable "FAE" o "TE" de las fórmulas de liquidación por terminación anticipada. Acto seguido, se informa al interesado que los valores que toman los componentes FAE, FDiv y TE son el resultado de la estructuración de cada proyecto, y en esa medida no son comparables entre proyectos, dentro de la cual se estiman los valores de terminación a través de estos componentes buscando que el valor a reconocer sea suficiente para cubrir el pago de la deuda a los Prestamistas en todos los periodos y que a su vez no se generen incentivos inadecuados. Por lo anterior no se acepta su solicitud.	Parte general, sección 18.3 (C)	Financiera
1476	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 01/09/2021	En las secciones 3.4 (g) y (h) del Contrato Parte General se hace referencia al valor del porcentaje del Recaudo de Peaje (%RP) que se establece en la Parte Especial. Sin embargo, en la Parte Especial no se encuentra la referencia cruzada a las secciones 3.4 (g) y (h) de la Parte General. Sugerimos que por claridad se incluyan en la Parte Especial todas las referencias cruzadas con la Parte General, incluso mencionando si no aplicaran, si fuera el caso.	Se informa al interesado que acogiendo su observación se incluyó en la tabla de referencias a la parte general incluida en la minuta de Contrato Parte Especial el valor del %RP frente a las Secciones 3.4(g) y (h) mediante la Adenda No. 5 publicada en Secop I y en la página web de la entidad.	Contrato Parte General, secciónes 3.4 (g) y (h)	Financiera
1477	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 01/09/2021	En la sección 4.2 (s) del Contrato Parte General se incluye "Dicho convenio deberá sujetarse a las directrices impartidas por la ANI de conformidad con el presente Contrato y el Apéndice Técnico 2 y, de existir, al convenio marco y/o convenio tipo que la ANI hubiere elaborado o, eventualmente, celebrado con dichas autoridades" ¿pueden confirmar si en la actualidad existe algún convenio que la ANI haya elaborado o celebrado con las autoridades mencionadas? Y de ser el caso ¿pueden facilitarlo?	Se informa al interesado que, en referencia al Contrato Parte General Sección 4.2(s) y de acuerdo con lo establecido en la Sección 3.3.2 del Apéndice Técnico 2, la Policía de Carretera atenderá la UF7 – Perimetral de Sopó. Con respecto a la jurisdicción del Distrito las UF's 1 – 6 será realizada a través de la Seccional de Tránsito de la Policía Metropolitana de Bogotá, de acuerdo con lo estipulado en la Cláusula Séptima del Otrosí No 1 al Convenio 006 de 2019, publicado en Secop I y en la página web ANI. El Convenio específico con la Policía de Carreteras se debe efectuar por el Futuro Concesionario, por lo cual no puede ser facilitado.	Contrato Parte General, sección 4.2 (s)	Técnica

1478	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 01/09/2021	La sección 4.9 del Contrato Parte General trata sobre la ampliación del plazo de Plan de Obras por causas imputables a la ANI. Así, la mencionada sección incluye la ampliación de plazo, pero no se indica nada acerca de compensaciones económicas. ¿Es correcto el entendimiento respecto de este supuesto (situación que afecte la capacidad del Concesionario de cumplir con el Plan de Obras por causas imputables a la ANI) se configura una situación de responsabilidad contractual que amerita la indemnización plena al Concesionario, exigible por conducto de los mecanismos de solución de controversias establecidos en la Parte General?	Se informa al interesado que su entendimiento no es correcto, pues el efecto de imputación a la ANI solo genera como consecuencia la ampliación del plazo del Plan de Obras, y ello no implica que se genere una afectación o daño al Concesionario. Sin embargo, en todo caso el Concesionario puede hacer uso de los Mecanismos de Solución de Controversias previstos en el Contrato.	Contrato Parte General, sección 4.9	Jurídica – Técnica
1479	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 01/09/2021	La sección 6.2 trata del proceso de revisión de los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico y Estudios de Detalle. En el apartado (c) se indica que en caso de que el Interventor no haya presentado observaciones (vencido el plazo previsto en la sección 6.2 (a)), la ANI requerirá al Interventor de forma inmediata para que se pronuncie al respecto en un plazo de 2 Días Hábiles. ¿Qué ocurre en el caso de que el Interventor siga sin pronunciarse depués de esos 2 Días Hábiles? En nuestra opinión lo anterior debería entenderse como una no objeción	Se informa al interesado que, conforme a lo establecido en el contrato de Concesión Parte General, sección 6.2 (d) que dice: "Dicha comunicación del Interventor, no se entenderá como aprobación o desaprobación de los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico o de los Estudios de Detalle y no servirá de excusa al Concesionario para el no cumplimiento de los resultados requeridos en dichas Especificaciones Técnicas o para el no cumplimiento de cualquier otra de sus obligaciones bajo el Contrato" Por lo anterior se informa que en el caso hipotético que la Interventoría no se pronuncie se deberá revisar en los términos del contrato de Interventoría, sin embargo, esto no servirá de excusa al Concesionario para el no cumplimiento de los resultados requeridos en dichas Especificaciones Técnicas o para el no cumplimiento de cualquier otra de sus obligaciones bajo el Contrato.	Contrato Parte General, sección 6.2 (c)	Técnica
1485	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 01/09/2021	En el proyecto referencial la intersección a desnivel en la calle 201 no tiene en cuenta una futura ampliación. Las estructuras definidas en el referencial sólo contemplan las dos conexiones de los ramales con un ancho estricto para dar cabida a cada ramal a ambos lados de la intersección. La solución del referencial no considera que esas estructuras tengan que unirse en el futuro con la estructura principal del enlace. En base a la respuesta a la pregunta 17, se solicita amablemente confirmar que en el alcance de esta intersección no se incluyen ni las futuras estructuras ni los viales correspondientes a la futura ampliación de la Calle 201 a 2 calzadas que se representa en el proyecto referencial, limitándose el alcance a los 2 puentes vehiculares de los retornos tipo orejas, los 4 retornos tipo orejas y los enlaces Sur-Oriente, Oriente-Norte, Occidente-Sur y Norete-Occidente, independientemente de que estos puedan quedar sin continuidad, sujetos a la futura ampliación de la Calle 201 perpendicular a la Autopista Norte objeto de este proyecto.	Se informa al interesado que, de acuerdo con la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y la página web de la Entidad, se ajustó el Apéndice Técnico 1, en la UF5 el alcance para el Intercambiador El Polo quedo en realizar los Estudios y Diseños del Intercambiador. El alcance específico del Intercambiador el Polo se identifica en el Apéndice Técnico 1, Figura 4 y Tabla 7, la cual establece "Intersección a desnivel en la calle 201 (Avenida El Polo) deberá incluir: Cuatro retornos tipo orejas, Enlaces Sur – Oriente, Oriente Norte, Occidente Sur y Norte Occidente, en la parte central de la intersección debe armonizarse con el perfil vial del plan de ordenamiento zonal del norte "Ciudad de Lagos de Torca" de la AV. El Polo Intersección debe permitir la conexión del espacio público no motorizado oriente occidente y norte sur a ambos costados.". Por lo anterior es claro, que se debe garantizar la armonización con el perfil vial del plan de ordenamiento zonal del norte Ciudad Lagos de Torca de la Avenida el Polo, es que haya una congruencia en los diseños de la Autopista Norte, con la Avenida el Polo y que se representen en el Intercambiador el Polo.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO y "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ"	Técnica
1488	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 01/09/2021	El dimensionamiento estructural indicado en el referencial para los retornos a desnivel en la calles 235 y 242 parece insuficiente para las luces previstas, ¿han previsto que sea necesario construir estructuras con una tipología más potente, e incluso incluir más apoyos intermedios?	Se informa al interesado que los diseños que se encuentran en el CUARTO DE DATOS son de referencia y fueron realizados para atender condiciones técnicas específicas de acuerdo con resultado técnico de la factibilidad que dieron como resultado el alcance descrito en el Apéndice Técnico 1. Se aclara que los diseños definitivos deberán ser elaborados por el futuro concesionario cumpliendo con el alcance establecido en los documentos del contrato y las especificaciones técnicas contenidas en los Apéndices Técnicos y en cumplimiento de la normativa vigente, para lo cual, deberá realizar los análisis pertinentes. Cualquier ajuste deberá contar con la No Objeción de la Interventoría del proyecto. Por último, cabe resaltar que la información del CUARTO DE DATOS estará disponible a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones y será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO y Proyecto Referencial "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ".	Técnica
1489	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 01/09/2021	En la definición el proyecto referencial no se encuentran muros de acceso en los puentes ni en los retornos 235 y 242, ¿han previsto que estos elementos serán necesarios y tendrán una medición asociada considerable?	Se informa al interesado que, los diseños compartidos en el Cuarto de Datos cumplen lo solicitado por la ANI en el Anexo de requerimientos Técnicos para los Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad, el cual fue revisado y validado por un revisor técnico independiente. Por lo anterior se aclara que la información compartida en el cuarto de Datos es suficiente para conformar la factibilidad técnica del proyecto. Se aclara que la necesidad de los mencionados Muros esta identificada en los diseños de referencia en los planos de Diseños Geométrico, compartidos en el cuarto de datos, Carpeta Bogota, Carpeta C, Carpeta C2, Carpeta C21, Carpeta C211, Carpeta C2113, C21138, archivos C211381 y C211382, en los cuales se muestra la sección típica de los accesos a los retornos con los respectivos muros. Se aclara que los diseños definitivos deberán ser elaborados por el futuro concesionario cumpliendo con el alcance establecido en los documentos del contrato y las especificaciones técnicas contenidas en los Apéndices Técnicos y en cumplimiento de la normativa vigente, para lo cual, deberá realizar los análisis pertinentes y contar con la No Objeción de la Interventoría del proyecto. Por último, cabe resaltar que la información del CUARTO DE DATOS estará disponible a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones y será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO y Proyecto Referencial "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ".	Técnica

1490	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 01/09/2021	En la definición de estructuras del proyecto referencial no se encuentra definición de algunos elementos habituales como impermeabilizaciones o topes sísmicos, ¿han previsto que estos elementos serán necesarios y tendrán una medición asociada considerable?	Se informa al interesado que, los diseños de las estructuras compartidos en el Cuarto de Datos cumplen lo solicitado por la ANI en el Anexo de requerimientos Técnicos para los Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad, el cual fue revisado y validado por un revisor técnico independiente. Por lo anterior se aclara que la información compartida en el cuarto de Datos es suficiente para conformar la factibilidad técnica del proyecto. Se aclara que las especificaciones solicitadas por el interesado son parte de Estudios y Diseños Fase III, no es el alcance para factibilidad, y que los mencionados diseños definitivos deberán ser elaborados por el futuro concesionario cumpliendo con el alcance establecido en los documentos del contrato y las especificaciones técnicas contenidas en los Apéndices Técnicos y en cumplimiento de la normativa vigente, para lo cual, deberá realizar los análisis pertinentes y contar con la No Objeción de la Interventoría del proyecto. Por último, cabe resaltar que la información del CUARTO DE DATOS estará disponible a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones y será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO y Proyecto Referencial "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ".	Técnica
1491	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 01/09/2021	Las cuantías de acero que se deducen de los diseños de los puentes del proyecto referencial "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ" parecen en algunos casos lejanas a los valores habituales, ¿han considerado que los kg de acero finalmente necesarios en obra pueden verse incrementados significativamente?	Se informa al interesado que, los diseños de las estructuras compartidos en el Cuarto de Datos cumplen lo solicitado por la ANI en el Anexo de requerimientos Técnicos para los Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad, el cual fue revisado y validado por un revisor técnico independiente. Por lo anterior se aclara que la información compartida en el cuarto de Datos es suficiente para conformar la factibilidad técnica del proyecto. Se aclara que los diseños definitivos deberán ser elaborados por el futuro concesionario cumpliendo con el alcance establecido en los documentos del contrato y las especificaciones técnicas contenidas en los Apéndices Técnicos y en cumplimiento de la normativa vigente, para lo cual, deberá realizar los análisis pertinentes y contar con la No Objeción de la Interventoría del proyecto. Por último, cabe resaltar que la información del CUARTO DE DATOS estará disponible a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones y será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO y Proyecto Referencial "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ".	Técnica
1492	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 01/09/2021	El anteproyecto referencial no plantea solución de drenaje en el separador de la carrera séptima. Según la sección transversal del AT1, este separador se proyecta vegetado de modo que suponga una zona de infiltración de escorrentía. La escorrentía infiltrada en el separador afectará a la calzada, lo que requerirá probablemente la ejecución de un dren bajo la misma que evite la afección a las capas de la plataforma, ¿se ha previsto la necesidad de este dren?	Se informa al interesado que, en los Estudios y Diseños de referencia que, en el informe de Hidrología, Hidráulica y Socavación compartido en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogota, Carpeta E, Archivo E15, se identifican en el numeral 3.5 "Diseño Hidráulico Carrera Séptima" las consideraciones de diseño para todo el corredor dentro de las cuales están sumideros, alcantarillas, canales, filtros, entre otras. De lo anterior se aclara que será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO y Proyecto Referencial "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ".	Técnica
1493	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 01/09/2021	La descarga de algunas de las alcantarillas de la calzada occidental de la autopista norte y de la carrera séptima se define en el proyecto referencial en puntos donde existe el riesgo de que finalmente no se pueda verter. ¿Se ha previsto que pueda ser necesario construir elementos para transporta el agua a puntos de salida, como podrían ser canales?	Se informa al interesado que, en los Estudios y Diseños de referencia que, en el informe de Hidrología, Hidráulica y Socavación compartido en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogota, Carpeta E, Archivo E15, se identifican en el numeral 3.6 "Diseño Hidráulico Autopista Norte" se identifican las consideraciones de diseño para todo el corredor dentro de las cuales están alcantarillas, sumideros, colectores, canales, estructuras de disipación, entre otras. De lo anterior se aclara que será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta. En la observación se proyecta en el entendido que la palabra "verter" esta dada en cota de desagüe o vertimiento, para lo que se proyectaron los canales y estructuras de disipación.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO y Proyecto Referencial "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ".	Técnica
1496	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 01/09/2021	Analizando la información disponible, se estima que serán necesarias zonas adicionales de muros de tipo SUELO REFORZADO con geotextiles a las previstas en el referencial, debido a que si se amplian las calzadas y se realiza cajeo de cimiento de terraplén o apoyos de muros, será necesario demoler los muros/estructuras existentes y realizar nuevos muros que continuen con los proyectados. ¿Han previsto esta posibilidad y las repercusiones que puede tener en cuanto a cantidades de obra a ejecutar?	Se adara que, la situación descrita obedece a las consideraciones técnicas que adopte el interesado para la definición de diseños a Fase III y no para estudios en etapa de factibilidad, los diseños a Fase III los deberá realizar el futuro Concesionario para la construcción del corredor. Se aclara que será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO y Proyecto Referencial "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ".	Técnica

1497	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 01/09/2021	Los cálculos de pilotes incluidos en el proyecto referencial no consideran los efectos del rozamiento negativo o esfuerzos horizontales, ¿han tenido en cuenta el previsible incremento de longitud de pilotes asociada a tener en cuenta en el cálculo esos efectos?	Se informa al interesado que el informe de Geotecnia compartido en el Cuarto de Datos cumple lo solicitado por la ANI en el Anexo (Anexo 4A) de requerimientos Técnicos para los Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad, el cual fue revisado y validado por un revisor técnico independiente. Se aclara que, la situación descrita obedece a la definición de diseños a Fase III y no para estudios en etapa de factibilidad, razón por la cual, los diseños a Fase III, los deberá realizar el futuro Concesionario para la construcción del corredor. Se aclara que será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO y Proyecto Referencial "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ".	Técnica
1498	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 01/09/2021	Se observan en el terreno varias reptaciones de ladera y, aunque los cálculos realizados en el referencial indican que se deben considerar como estables a nivel global, existen síntomas de inestabilidades que posiblemente requieren de refuerzos en los taludes de corte o desmonte. ¿Han tenido en cuenta esta posibilidad y el incremento de obra a ejecutar asociada?	Se informa al interesado que, de acuerdo con su comentario en la observación en el Informe de Geología compartido en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogota, Carpeta G, archivo G2, en el numeral 6.3 "Inventario de Sitios Inestables" se identifican los sitios inestables de la Carrera Séptima y la Autopista Norte, y las consideraciones que se tuvieron en la Estructuración para este tipo de afectaciones. Se aclara que, el futuro Concesionario deberá adoptar las consideraciones técnicas para este tipo de afectaciones en la definición de los Estudios y Diseños a Fase III y la posterior construcción de los corredores. Se aclara que será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO y Proyecto Referencial "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ".	Técnica
1499	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 01/09/2021	No se han encontrado en el referencial medidas especiales de protección de excavación cerca de cauces fluviales, como es el caso de la estructura Pontón 3+600, donde ambos estribos se cimentan a una profundidad que afecta al nivel freático. ¿Han tenido en cuenta la necesidad de estas medidas?	Se informa al interesado que, la solución constructiva de los cimientos planteada por el observante no hace parte del alcance de los Estudios y Diseños de referencia que se plantearon por el diseñador de geotecnia. Por lo anterior, los análisis de diseño deberán ser revisados y valorados de acuerdo con el criterio técnico del interesado, se aclara que los Estudios y diseños de referencia están a nivel de factibilidad por lo que el Futuro Concesionario deberá adelantar los estudios y diseños fase III, en los cuales se deben tener en cuenta las consideraciones planteadas, ya que estas son un tema meramente constructivo y de Diseño por ende es un riesgo a cargo del futuro Concesionario, por lo cual será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO y Proyecto Referencial "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ".	Técnica
1500	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 01/09/2021	Pese a no indicarse expresamente en el referencial, ¿consideran que la excavación del desmonte Tres Esquinas pueda requerir voladuras controladas para evitar la fracturación excesiva del material y o incluso protección de viviendas cercanas?	Se informa al interesado que en la estructuración no se consideraron estudios de voladura para el sector mencionado en su observación, no obstante, el informe de Geotecnia compartido en el Cuarto de Datos cumple lo solicitado por la ANI en el Anexo de requerimientos Técnicos para los Estudios y Diseños a nivel de Factibilidad, el cual fue revisado y validado por un revisor técnico independiente. Se aclara que el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III, deberá considerar si es necesario emplear métodos de excavación particulares como voladuras y dentro de los mismos tomar las medidas técnicas y seguridad requeridas para este tipo de intervenciones. Toda la información presentada en las carteras de movimientos de tierras de las diferentes Unidades Funcionales será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO y Proyecto Referencial "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ".	Técnica
1503	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 01/09/2021	Pese a no haberse identificado en la información del anteproyecto referencia, se entiende que los retornos previstos deben contemplar sistemas de contención rígidos, dado que se elevan sobre una autopista con un alto flujo vehicular y con un sistema de transporte masivo en medio, así como sistemas de amortiguación de impacto en las agujas. ¿Pueden por favor confirmarlo?	Se informa al interesado que, en los estudios y diseños de estructuras de referencia, en los puentes que servirán como retornos se identifican los elementos para contención y protección del tráfico. La ubicación de los mencionados diseños está en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogota, Carpeta I, Carpeta I8, Carpeta I81, Carpeta I812, archivo I8124, se muestra la sección transversal del puente que muestra las mencionadas barandas. En los Estudios y Diseños Fase III, las consideraciones adicionales que contemple el futuro Concesionario deberá cumplir con la regulación vigente para este tipo de infraestructura y será su responsabilidad la revisión, validación, verificación y valoración del proyecto para la presentación de su oferta.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO y Proyecto Referencial "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ".	Técnica
1504	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 01/09/2021	La solución del diseño referencial no contempla dispositivos para la priorización de peatones y ciclistas, que probablemente serán exigidos en los diseños finales por la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, ¿pueden confirmar si se deben tener en cuenta?	Se informa al interesado que, en el Informe de Paisajismo y Urbanismo, compartido en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogotá, Carpeta D, Carpeta D3, se identifican las diferentes consideraciones planteadas para los Estudios y Diseños de referencia con respecto a los usuarios Peatones y Biciusuarios, como son: Andenes, Ciclovía, Puentes peatonales y sus rampas de accesos por escaleras y rampas, bahías para paraderos de buses, Pompeyanos en intersecciones, franja táctil para discapacitados, franjas de segregación por tipo de circulación, criterios particulares en los diseños de las esquinas priorizando a los peatones, identificación del mobiliario urbano, entre otras. Se aclara que, si en algún momento el Distrito o la Secretaría Distrital de Movilidad realizan alguna solicitud particular sobre dispositivos para la priorización de peatones y ciclistas, se deberá evaluar particularmente la petición. Adicionalmente, se aclara que para el desarrollo de los estudios y diseños del Fase III el concesionario deberá tener en cuenta el cumplimento de especificaciones técnicas establecidas en el Apéndice técnico 3.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO y Proyecto Referencial "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ".	Técnica
1507	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 01/09/2021	Los diseños de referencia no contemplan en señalización horizontal tachas retrorreflectivas, ¿pueden por favor confirmar su necesidad?	Se informa al interesado que la información del inventario de Señalización y Balizamiento se encuentra en los Estudios y Diseños de Referencia en el Cuarto de Datos, para el Distrito Carpeta Bogotá, Carpeta N y para Sopó en la Carpeta C. Se debe tener en cuenta que en el proyecto implementado la señalización sería objeto de actualización a las futuras condiciones de operación de los corredores viales. Por último, se aclara al interesado que la Señalización de los corredores viales objeto del proyecto deben cumplir con las Especificaciones Técnicas referenciadas en el Apéndice Técnico 3, se aclara que la valoración de la Tachas Reflectivas se encuentran en el Capex y Opex del Proyecto, ya que son necesarias en el proyecto.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO y Proyecto Referencial "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ".	Técnica
1508	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 01/09/2021	En el referencial se observa que el trazado en planta ninguna de las 2 calzadas de Carrera 7 proyectadas coincide con la actual, con lo cual prácticamente pueden considerarse como calzadas nuevas. ¿Es así o se prevé que una de las calzadas se ajuste a la actual con sólo actuaciones puntuales de mejora?	Se informa al interesado que, en los estudios y diseños de referencia son base para la elaboración del Apéndice Técnico1, que de acuerdo con lo estipulado en la Sección II.4(d) – Intervención Prevista "Mejoramiento de la calzada existente a 2 carriles mixtos de 3.25/3.50 m de ancho más espacio público de 9.00 m de ancho en el costado oriental de la vía. Es importante tener en cuenta que los Predios Distrito identificados en el Anexo 7 del AT Predial están ubicados al costado occidental, por lo tanto, en caso que no fueran entregados los predios del Distrito, el mejoramiento de la calzada existente se efectuaría por el costado oriental. Adicionalmente con respecto del trazado, se informa que la definición del mismo es responsabilidad del futuro Concesionario, el cual deberá cumplir con lo señalado en el contrato. Por último, se informa al interesado que el 30 de julio de 2021 fue expedida la Resolución de Declaratoria de Utilidad Pública e Interés Social del proyecto Accesos Norte Fase II, la cual, incluye la Franja de intervención de los corredores viales del proyecto, y que puede ser consultada en el CUARTO DE DATOS, Carpeta Otros Anexos, Carpeta B.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO y Proyecto Referencial "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ".	Técnica

1509	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 01/09/2021	Se solicita a la ANI modificar las definiciones de las secciones 1.34 "Compensaciones Socioambientales" y/o 1.35. "Compensaciones Socioeconómicas" de la Parte General, y los acápites pertinentes de los Apéndices Técnicos 6, 7 y 8; con el fin de que se incluyan conceptos que a pesar de no haber sido ordenados por autoridad ambiental y no hagan parte de la Gestión Predial, si puedan ser imputados a las Subcuentas que hacen parte de la Cuenta Proyecto del Patrimonio Autónomo, como por ejemplo puede ser el caso del costo de la reconstrucción de una infraestructura educativa de carácter municipal, en cuyo terreno se hizo gestión predial (adquisición de terreno - inmueble), pero que en la nueva ubicación determinada por el municipio, requiere reconstrucción y re – equipamiento. Como este, se presentan ejemplos que no están contemplados en estos conceptos y sobre lo cual la ANI debería concebir unas definiciones más flexibles para permitir la inclusión de nuevos conceptos o que al menos la Interventoría pueda con ciertos parámetros establecer la posibilidad de que se puedan imputar nuevos costos a las subcuentas del Patrimonio Autónomo.	El Contrato de Concesión establece las obligaciones que le competen a las partes en relación al trámite de Compensaciones Socioeconomicas y Manejo de Equipamiento Comunitario. Por su parte el Apendice Tecnico 8 - Social, en el Numeral 5.2.2.9 PROGRAMA DE ACOMPAÑAMIENTO A LA GESTION SOCIOPREDIAL, establece las obligaciones frente al Manejo de Equipamiento Comunitario. De acuerdo con las disposiciones contractuales, para la Agencia es claro que la gestión social está a cargo de la Concesión, por tal razón, todas las actividades, gestiones y demás actividades deben ejecutarse bajo su cuenta y riesgo. De manera tal, que para los casos en que se cause afectación por cuenta del proyecto, esta se compense en iguales o mejores condiciones y se asegure, en el caso de Equipamento Comunitario, la restitución de los servicios de conformidad con lo dispuesto por la normatividad que rija, para este tipo de infraestructura.	Parte General, Secciones 1.34 y 1.35	Técnica – Predial
1512	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 01/09/2021	En los términos de la Sección 10.1. "Multas y Sanciones" de la Parte General, se solicita a la ANI confirmar si el entendimiento de este proponente es correcto, en el sentido de que las multa s y sanciones a que se refiere la mencionada Sección, corresponden a una sanción de apremio en los términos de la multa del artículo 17 de la Ley 1150 de 2007.	Se informa al interesado, que las Multas y las Sanciones son consecuencias distintas derivadas de la declaratoria de incumplimiento del contratista de las respectivas obligaciones a su cargo. Por tanto, se equivoca el interesado en asimilar las dos figuras como equivalentes. En todo caso, se reitera, las Multas "Son las sanciones pecuniarias por incumplimientos subsanables del Contrato, cuya finalidad es la de conminar al Concesionario al cumplimiento de las obligaciones en él establecidas"; mientras que las Sanciones se definen como "las penas pecuniarias por incumplimientos definitivos e insubsanables del Contrato, cuya finalidad es la de sancionar al Concesionario por tales incumplimientos (…)". En ese sentido, es claro que lo que se pretende con la imposición de estas últimas, precisamente, es sancionar al concesionario incumplido cuando, a diferencia de lo que se pretende con la Multa, no hay lugar a conminarlo a que cumpla, toda vez que se trata de obligaciones que ya no pueden ser ejecutadas, por eso no son subsanables. Así las cosas, la misma naturaleza de la obligacion determina si es procedente iniciar un procedimiento sancionatorio para conminar (Multa) o sancionar (Sanción) al concesionario.	Sección 6.1. Parte General	Jurídica – Sancionatorios
1514	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 01/09/2021	En los términos de la Sección 14.2 (h) sobre "Compensaciones por Eventos Eximentes de Responsabilidad", se solicita a la ANI considerar la inclusión de otros elementos además de lo dispuesto en la Sección 14.2. (h)(iv) de la Parte General, como son los costes financieros incurridos y los costes asociados a la extensión de garantías y seguros que se generarán durante el retraso ocasionado por el Evento Eximente de Responsabilidad, ya que serán costes inevitables para la continuidad del Proyecto Se solicita respetuosamente que se incluyan los anteriores conceptos dentro de la compensación a recibir por Eventos Eximentes de Responsabilidad	Se informa al interesado que no se acepta su observación. La Entidad considera que la definición de Costos Ociosos corresponde únicamente a lo establecido en el Contrato de Concesión. El reconocimiento que podrá efectuar la ANI por Eventos Eximentes de Responsabilidad estará limitado a los costos ociosos de mayor permanencia en obra directamente causados por estos hechos.	Sección 14.2. (h), Parte General	Jurídica – Estructuración
1517	Odinsa 01/09/2021	En el Apéndice técnico 1 - Tabla 5 - Tarifas Diferenciales del Proyecto para la Categoría IIE2 se indican: 1000 pasos diarios. Solicitamos a la ANI por favor indicar el numero estimado por la entidad de beneficiarios a ser incluidos en esta categoria especial o aclarar si los 1000 pasos corresponden al total de beneficiarios de esta categoria. Adicionalmente se solicita aclarar si los cupos / pasos definidos para las nuevas categorias especiales IE1 IIE2, han sido socializadas? Como se controlará este mecanismo de cupos / pasos diarios?	Se informa al interesado que, en la Resolución Número 20213040025145 del 17 de junio de 2021, la cual esta compartida en el Cuarto de Datos, Carpeta Otros Anexos, Carpeta A, por medio de la cual se establecen las tarifas diferenciales de la Categoría IIE2, para otorgar el beneficio se identificó la flota vehicular de las empresas transportadoras y el número de despachos por día, lo que llevo a asignar para la categoría IIE2 un numero de pasos (beneficios) diarios en 1000 pasos / día, este valor es independiente del número de vehículos que presten el servicio de Transporte Intermunicipal. Se aclara que, el beneficio otorgado a las comunidades no ha sido socializado. Los mecanismos de cupos / pasos diarios se controlan en las estaciones de Peaje, inicialmente mediante la actualización del Software de recaudo que se establece en el Contrato Parte Especial, Tabla de Referencias, Sección 4.2(ii) y con la Guía para la formulación del Protocolo para la Implementación de las Tarifas Diferenciales.	Apéndice técnico 1 - Tabla 5	Técnica
1518	Odinsa 01/09/2021	AT1 - Tabla 11 – Accesos que como mínimo debe ejecutar el Concesionario: "En la siguiente Tabla se identifican los Accesos que como mínimo debe ejecutar el Concesionario, pero sin limitarse a estos". Se solicita a la ANI acotar el alcance de las intervenciones a ejecutar de acuerdo con lo presupuestado en la estructuración del proyecto.	Se informa al interesado que mediante Adenda 2 publicada en SECOP I y en la página web de la Entidad, se ajustó la tabla 11 del Apéndice Técnico 1, en la que se encuentra identificado el listado de accesos que hacen parte del Alcance del proyecto, los cuales, corresponden a los existentes al momento de realizar los Estudios de Factibilidad o Referencia. Respecto al alcance, en el marco del Convenio 006 de 2019 con el Distrito y existe claridad en el requerimiento de la obligación del Concesionario en garantizar los accesos existentes en cada corredor, lo cual, corresponde a la ejecución de las obras requeridas para articular el corredor del proyecto con las vías y predios con las que haya algún tipo de conexión. Sin perjuicio de lo anterior, se aclara que la información estará disponible en el CUARTO DE DATOS a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones y será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta.	AT1 - Tabla 11	Técnica
1519	Odinsa 01/09/2021	Realizando una verificación con la información contenida en el cuarto de datos se encontró que la reserva vial con que fue elaborado el informe presentado en su momento es diferente a la reserva vial disponible en la actualidad. Ya que la reserva vial ha cambiado solicitamos a la ANI confirmar si tuvo en cuenta esta variación para hacer la selección de predios de la sabana predial ?	Se da respuesta al interesado de la siguiente manera: -Se aclara al interesado que, los Estudios y Diseños de Referencia para los corredores de la Autopista Norte y la Carrera Séptima se realizaron con las Reservas Viales establecidas en el Decreto POT 190 de 2004 y el Decreto 088 de 2017, ahora bien, aunque se presenten diferencias entre la Reserva Vial del POT y los Diseños de referencia de Factibilidad, la envolvente del diseño está enmarcada en la DUPIS. -La Resolución de Declaratoria de Utilidad Pública e Interés Social (DUPIS) del proyecto Accesos Norte Fase II, Resolución No 20217020012625 del 30 de julio de 2021, la cual, incluye la Franja de intervención de los corredores viales del proyecto, y que puede ser consultada en el CUARTO DE DATOS, Carpeta Otros Anexos, Carpeta B. -En la Estructuración Técnica del proyecto, se tuvo en cuenta las consideraciones de los diseños de trazado en la identificación del área de intervención y por consiguiente en la identificación de los predios.	Cuarto de Datos Carpeta Bogotá L1 - L11 - L16	Técnica
1520	Odinsa 01/09/2021	Al verificar la información contenida en el cuarto de datos de las UF 1 - UF 5, UF6, se encontró información de ACA (Áreas de control ambiental) la cuales fueron tenidas en cuenta para cortes y selección prediales, esto también presenta un cambio en la actualidad por la nueva reserva vial. Las sabanas prediales presentes en el cuarto de datos contemplan estas áreas de control ambiental?	Se informa al interesado que, para el Distrito Capital la franja de control ambiental descrita en el POT 190 de 2004, no hace parte del alcance del proyecto. Transversalmente el proyecto se enmarca en su huella de intervención que incluye a ambos costados los chaflanes, espacio público, calzadas, separador(es).	Cuarto de Datos Carpeta Bogotá L1 - L11 - L16	Técnica
1521	Odinsa 01/09/2021	En los predios nombrados como LDT (Lagos de Torca) y que hacen parte del FIDEICOMISO LDT hay predios que se encuentra en ZMPA, en este caso hay restricciones de manejo, existen permisos para su utilización? De ser así solicitamos que dichos permisos se pongan a disposición de los proponentes en el cuarto de datos.	Se informa al interesado que, la entidad no tiene acuerdo o permisos con Autoridades Ambientales para el manejo de predios en ZMPA. Las restricciones de manejo para los mencionados predios serán los requeridos por la Autoridad Ambiental Competente.	Cuarto de Datos Carpeta Bogotá L1 - L11 - L16	Técnica

1523	Rasher & Sema 01/09/2021	Según lo establecido en el documento CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE APP No _____, PARTE ESPECIAL CAPITULO VIII GARANTIAS Numerales 8.1 Valor y Vigencia del Amparo de Cumplimiento inciso (b) se establecen los siguientes valores asegurados: Para cada una de las Etapas en las que se divide el plazo del Contrato, el valor del amparo de cumplimiento será el siguiente: (i) Fase Pre construcción: Noventa y Nueve Mil Doscientos Cincuenta y Cinco Millones de Pesos ($99.255.000.000) del Mes de Referencia. (ii) Fase de Construcción: Ciento Cuarenta y Cinco Mil Novecientos Cincuenta y Un Millones de Pesos ($145.951.000.000) del Mes de Referencia. (iii) Etapa de Operación y Mantenimiento: Noventa y Nueve Mil Doscientos Veinticinco Millones de Pesos ($99.225.000.000) del Mes de Referencia. la determinación de dichos valores no guarda consistencia con los parámetros definidos en el Decreto 1082 de 2015, Artículos con las reglas de suficiencia de la garantía de cumplimiento Decreto 1082 en su Artículo 2.2.1.2.3.1.12. "Si el valor del contrato es superior a un millón (1.000.000) de SMMLV y hasta cinco millones (5.000.000) de SMMLV, la Entidad Estatal puede aceptar garantías que cubran al menos el dos punto cinco por ciento (2,5%) del valor del contrato", se solicita a la ANI evaluar la posibilidad de una reducción significativa del valor de esta garantía en proporción al ítem que se pretende amparar.	Para el amparo de cumplimiento se han detallado los valores asegurados, partiendo de la base del porcentaje mínimo para el valor de obligaciones de cada etapa, incluida la estimación de perjuicios y sanciones aplicables en cada etapa del proyecto, de forma que se da cumplimiento al criterio de excepción al principio de indivisibilidad contenido en el Decreto 1082 de 2015, artículo 2.2.1.2.3.1.3, que admite la división por periodos contractuales con base en el valor de obligaciones y cargos que debe soportar el contratista. De acuerdo con el artículo 2.2.1.2.3.1.7 numeral 3, el valor asegurado debe incluir los perjuicios derivados de incumplimiento, daños, valor de multas y clausula penal; al hacer los cómputos de estos ítems dentro de cada una de las etapas y periodos, el valor que se anota en el Capítulo VIII GARANTÍAS Numerales 8.1 Valor y Vigencia del Amparo de Cumplimiento inciso (b) de la Parte Especial, es el adecuado. Finalmente, se le aclara al observante que el artículo 2.2.1.2.3.1.12 señala los porcentajes mínimos establecidos y por lo tanto la cifra del 2,5% es un piso a partir del cual parte el computo de la garantía y no un máximo. Por lo anterior no se acepta la observación.	Contrato Parte General	Financiera – Seguros
1527	Rasher & Sema 01/09/2021	Teniendo en cuenta que las primas de seguros resultan significativas, se solicita modificar la siguiente cláusula del apéndice financiero 3: "EL PAGO DE LA PRIMA CORRERÁ A CARGO DEL CONTRATISTA TOMADOR DEL SEGURO. LA PRIMA Y LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN LA PÓLIZA, DEBERAN PAGARSE AL MOMENTO DE LA ENTREGA DE LA MISMA AL CONTRATISTA ASEGURADO Y NO HABRÁ, POR LO TANTO, LUGAR A LA TERMINACIÓN AUTOMÁTICA DEL CONTRATO DE SEGURO POR MORA EN EL PAGO DE LA MISMA." permitiendo que las mismas puedan ser pagadas de acuerdo con los acuerdos de pago que sean negociados con las compañías de seguros.	No es posible aceptar la propuesta de cambio, ya que ello pone en riesgo la operatividad de las pólizas y la cobertura de los riesgos del contrato. Lo anterior teniendo en cuenta que la ley 1150 de 2007, precaviendo el riesgo de quedar sin cobertura, señaló que las pólizas de cumplimiento no terminarán por mora en el pago de la prima. Ahora bien, al no establecer para los demás seguros indicados en el Dec. 1082 de 2015 la no terminación por mora en el pago de la prima, ni la opción expresa de aceptar para el efecto acuerdos de pago, no es dable para la entidad aceptarlos. Conforme con lo anterior, está consagrado expresamente en los clausulados de la ANI , los cuales han sido adoptados y depositados por las compañías de seguros en la Superintendencia Financiera de Colombia, que "EL PAGO DE LA PRIMA CORRERÁ A CARGO DEL CONTRATISTA TOMADOR DEL SEGURO. LA PRIMA Y LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN LA PÓLIZA, DEBERAN PAGARSE AL MOMENTO DE LA ENTREGA DE LA MISMA AL CONTRATISTA ASEGURADO PRINCIPAL Y NO HABRÁ, POR LO TANTO, LUGAR A LA TERMINACIÓN AUTOMÁTICA DEL CONTRATO DE SEGURO POR MORA EN EL PAGO DE LA PRIMA".	Contrato Parte General	Financiera – Seguros
1530	Rasher & Sema 01/09/2021	En algunos contratos de 4G se ha tenido inconveniente la contratación de deducibles mínimos debido a la aplicación exacta del siguiente texto del decreto 1082 del 2015: Artículo 2.2.1.3.3.2.10. Mecanismos de participación en la pérdida por parte de la Entidad Estatal asegurada. En el contrato de seguro que ampara la responsabilidad civil extracontractual solamente se pueden pactar deducibles hasta del diez por ciento (10%) del valor de cada pérdida y en ningún caso pueden ser superiores a dos mil (2.000) SMMLV. No serán admisibles las franquicias, coaseguros obligatorios y demás formas de estipulación que impliquen la asunción de parte de la pérdida por la entidad asegurada Sugerimosincluir deducibles mínimos (ej. 10% de la pérdida mínimo COP 50.000.000) ya que las aseguradoras no están acostumbradas a suscribir riesgos sin deducibles mínimos los cuales aumentan la frecuencia de reporte de siniestros impactando el precio y limitando el apetito del mercado asegurador.	Los deducibles máximos que establece expresamente el Decreto 1082 de 2015, son requisitos de ley. Ahora bien, el mencionado artículo 2.2.1.3.3.2.10 no estableció valores mínimos, solamente indicó un porcentaje máximo para los deducibles, siendo del 10% del valor de cada pérdida. Por lo tanto, no es potestativo de la ANI ni del concesionario, modificar el reglamento legal incluyendo límites adicionales al 10%. Por lo anterior no es procedente su observación.	Contrato Parte General	Financiera – Seguros
1538	SENDA 01/09/2021	El Apéndice Técnico 1 trascribe la siguiente nota en la Tabla No. 6 y 7: Nota (5): Durante la construcción y mejoramiento de las UF1, UF2, UF3 y UF4 el Plan de Manejo de Trafico PMT debe garantizar por lo menos tres carriles de circulación permanentes. Teniendo en cuenta que para algunos tramos de la UF´S 1 a 4 será necesaria la elevación de la rasante para garantizar la conexión hidráulica entre los humedales y en algunas zonas la altura de terraplén es muy considerable, será de técnicamente complejo trabajar en la construcción de nuevos carriles , en ese orden de ideas, será necesario en algunos casos implementar el cierre de uno de los carriles internos existentes y por consiguiente se vería reducido a dos (2) carriles en Operación. Por lo anterior, solicitamos modificar la nota en mención en el sentido de garantizar la operatividad de la vía con dos (2) carriles y vías alternas al proyecto.	Se aclara al interesado que la elaboración de los PMT de las Unidades Funcionales son responsabilidad del futuro Concesionario y los deberá tramitar ante la Secretaría Distrital de Movilidad, previo visto bueno de la Interventoría del proyecto. Así mismo, se reitera que en el Apéndice Técnico 1, tabla 6, nota 5, se establece que "Durante la construcción y mejoramiento de las UF1, UF2, UF3 y UF4 el Plan de Manejo de Trafico PMT debe garantizar por lo menos tres carriles de circulación permanentes", lo cual indica que se debe garantizar los 3 carriles de circulación permanente en las unidades funcionales 1, 2, 3 y 4 que corresponden a la Autopista Norte, dada la importancia de garantizar la movilidad que requiere la autopista durante su intervención; aunque cualquier solicitud operativa deberá ser solicitada puntualmente a la Interventoría.		Técnica
1540	ESTRUCTURA PLURAL RUTA BOGOTÁ NORTE 02/09/2021	"En el Apéndice Técnico 1, capítulo III "INSTALACIONES EN EL CORREDOR DEL PROYECTO", se establece: (a) Conforme con lo establecido en el Apéndice Técnico 2, las labores de Operación durante la Etapa Preoperativa podrán ser gestionadas por el Concesionario a través de un Centro de Control Operacional (CCO) provisional, siempre y cuando cumpla los requisitos mínimos establecidos en la sección III.1.(b)." Asi las cosas agradecemos aclarar ¿Cuál es la diferencia entre el Centro de Control de Operación Provisional y el Centro de Control de Operación?, en cuanto a: • Equipamiento • Alcance de la operación • Ubicación	Se informa al interesado que si bien en el Apéndice Técnico 1, numeral III.1 (a) se establece que se podrá tener un CCO provisional, se aclara que su carácter provisional no limita los requisitos mínimos que debe tener, los cuales, se especifican en el numeral III.1. (b). Por lo anterior, con la publicación de los pliegos definitivos se ajustó la redacción del numeral III.1. (a), así: "siempre y cuando cumpla los requisitos mínimos establecidos en la sección III.1.(b)". De lo anterior, se tiene que no existen diferencias sustanciales entre el CCO provisional y el definitivo, esto teniendo en cuenta, que la provisionalidad está dada como una alternativa para el Concesionario, en caso de no contar desde el inicio con las instalaciones para el CCO definitivo.	Apéndice Técnico 1	Técnica
1541	ESTRUCTURA PLURAL RUTA BOGOTÁ NORTE 02/09/2021	"En el Apéndice Técnico 1 "Alcance del Proyecto", se establece: "El sistema de telefonía por postes SOS permitirá la comunicación gratuita con el Centro de Control de Operación más cercano, a lo largo de toda el Corredor del Proyecto". Asimismo, dice que para la ubicación de estos se deberá disponer de un sobreancho de un (1) metro adicional a la berma en la vía de la Perimetral de Sopó, como mínimo, con longitud de diez (10) metros de largo. Asi las cosas agradecemos aclarar : 1. Se considera necesario el uso de Postes SOS teniendo en cuenta que a nivel mundial se esta eliminando el uso de los mismos? 2. ¿La colocación de los postes SOS solo será en la Perimetral Sopó? Acorde con lo indicado en el en el Apéndice Técnico 1 "Alcance del Proyecto". 3. ¿En el resto de las Unidades Funcionales también se deben considerar estos elementos, siendo zonas urbanas?, de ser asi a que distancia y en que area adicionan a la berma deben quedar ubicados.	Se informa al interesado lo siguiente: 1. Se informa al interesado que la instalación de los postes SOS debe adelantarse en todos los corredores del proyecto, es decir, incluye las UF 1 a 6, los cuales deberán ser instalados conforme a lo establecido en el numeral III.4 del Apéndice Técnico 1. Es importante resaltar que el sistema debe garantizar la comunicación de varios usuarios a la vez con el CCO del proyecto. 2. Los postes SOS deberán ser instalados en todo el corredor del proyecto. 3. Los postes SOS deben estar a una distancia máxima de tres (3) kilómetros entre si y se deben ubicar de forma alternada a cada lado de la vía, por lo cual, se considera que dichas distancias no representan un inconveniente para su cumplimiento en los corredores de la Autopista Norte y la Carrera Séptima, su ubicación definitiva en el Espacio Publico dependerá de los Estudios y Diseños Fase III que realice el futuro Concesionario.	Apéndice Técnico 1	Técnica
1542	ESTRUCTURA PLURAL RUTA BOGOTÁ NORTE 02/09/2021	En el Apéndice Técnico 4, en la tabla 3 "Indicadores para Pavimento Rígido y Flexible", se indica para el caso del indicador O5, para la atención de accidentes: "Si el accidente implica varios heridos o nivel de gravedad que no puedan atenderse en una sola ambulancia deberán presentarse tantos vehículos de auxilio como se requieran tanto por la gravedad o número de heridos como para cumplir con el tiempo de despeje" Agradecemos aclarar, en caso de atención de incidentes y emergencias: 1. ¿Se contempla algún alivio, en cuanto a los tiempos medidos en los indicadores de desempeño, cuando se presenten dos o más eventos simultáneos en diferentes sitios? 2. ¿Durante la etapa de preoperatividad se deberá considerar un alcance mínimo?, es decir ¿los servicios de grúa y ambulancia no serán brindados por la concesionaria?, o ¿la concesionaria solo gestionará estos servicios, pero, sin prestarlos directamente?	En atención a su observación, con respecto al Indicador O5 "Tiempo de Atención de accidentes y emergencias", como lo establece el Apéndice Técnico 4, en el evento en que ocurra una emergencia en el corredor del proyecto se debe cumplir con los tiempos máximos establecidos en la columna "Método de Medida", adicionalmente se debe cumplir con lo establecido en las columnas "Valor de Aceptación" y "Tiempo Máximo de Corrección", en ese orden de ideas, se tiene que: 1. Los tiempos en los indicadores de desempeño serán medidos para cada evento de manera individual y en caso de presentarse simultaneidad en dos o más incidentes, deberá ser evaluado el caso particular por parte de la Interventoría del proyecto. 2. Durante la etapa preoperativa, los servicios de grúa y ambulancia serán competencia del Concesionario, ya sea por prestación directa del servicio o por gestión para el suministro del mismo.	Apéndice Técnico 4	Técnica
1543	ESTRUCTURA PLURAL RUTA BOGOTÁ NORTE 02/09/2021	Indicador E8 (Estado de Márgenes, separador central, área de servicio y Corredor del Proyecto). Con base en lo indicado en el Apéndice Técnico No. 4 (Indicadores de Disponibilidad, Seguridad, Calidad y Nivel de Servicio), se interpreta que los indicadores E3 (Fisuras); E6 (Baches); E10 (Drenaje Superficial Longitudinal y Transversal); E11 (Señalización Vertical); E12 (Señalización Horizontal) y O4 (Tiempo de Atención de Incidentes) aplicarán únicamente para la Etapa Preoperativa (Fase de Preconstrucción y Fase de Construcción) de la UF0, ya que en dicho documento diferencia entre "Antes de ATUF-ATPUF (Acta de Terminación de la Unidad Funcional – Acta de Terminación Parcial de la Unidad Funcional) y después de ATUF-ATPUF". Sin embargo, agradecemos aclarar si en esta etapa Preoperativa aplicarán servicios mínimos como es la rocería y limpieza para el indicador E8 (Estado de Márgenes, separador central, área de servicio y Corredor del Proyecto),	Se informa al interesado que adicionalmente de los indicadores que menciona, (a) Fisuras- E3 (b) Baches-E6 (c) Drenaje Superficial, Longitudinal y Transversal - E10 (d) Señalización Vertical - E11 (e) Señalización Horizontal - E12" tambien estan incluidos para la UF0 los indicadores E8 y E13, de conformidad con lo establecido en la Sección 6, Tabla 4 del Apéndice técnico 4.	Apéndice Técnico 4	Técnica

1544	ESTRUCTURA PLURAL RUTA BOGOTÁ NORTE 02/09/2021	Con relacion a lo citado en el "APENDICE TÉCNICO 2 numeral 3.3.10 Policía de Carreteras" El protocolo a ser suscrito entre la Policía de Carreteras y el Concesionario deberá contemplar y desarrollar las siguientes actividades, para que se desarrollen de manera coordinada exclusivamente en" la Unidad Funcional 7. Agradecemos aclara si tanto los servicios de la policía de carreteras como lo contemplado en la Subcuenta de la misma solo sera para la Unidad Funcional 7 y de ser asi como se realizaran los servicios en las demas Unidades Funcionales?	Se informa al interesado que de acuerdo con lo establecido en la Sección 3.3.2 del Apéndice Técnico 2, la Policía de Carretera atenderá la UF7 – Perimetral de Sopó y con el fin de que la Policía de Carreteras pueda presupuestar con cargo al convenio que suscriba con el Concesionario, únicamente el monto base de los fondeos de dicha subcuenta. Con respecto a la jurisdicción del Distrito las UFs 1 – 6 será realizada a través de la Seccional de Tránsito de la Policía Metropolitana de Bogotá, de acuerdo con lo estipulado en la Cláusula Séptima del Otrosí No 1 al Convenio 006 de 2019, razón por la cual, no representa costos para el proyecto.		Técnica
1545	Camilo Forero 2/09/2021	Favor aclarar si la Nota (5) de las Tablas 6 y 7 del Apéndice Técnico 1, en las que se establece que durante la construcción de las Ufs 1 - 4 el Concesionario "debe garantizar por lo menos tres carriles de circulación permanentes", se refiere a tres carriles por calzada o tres carriles para ambas calzadas de la Autopista Norte.	Se aclara al interesado que, de acuerdo a su observación mediante la Adenda No 6 publicada en el Secop I y en la página web de la entidad, se ajustó en el Apéndice Técnico 1, tabla 6 y tabla 7, nota 5, se establece que "Durante la construcción y mejoramiento de las UF1, UF2, UF3 y UF4 el Plan de Manejo de Tráfico PMT debe garantizar por lo menos tres carriles de circulación permanentes por calzada", lo cual, significa que se debe garantizar los 3 carriles de circulación permanente por sentido de circulación. Lo que significa que se podría emplear tres carriles de la calzada oriental para el PMT una vez finalice la UF1 y UF2, mientras se adelantan las obras de la UF3 y UF4. Así mismo, se informa al interesado que el planteamiento y la elaboración de los PMT de las Unidades Funcionales son responsabilidad del futuro Concesionario y los deberá tramitar ante la Secretaría Distrital de Movilidad.		Técnica
1546	Grupo Ortiz 7/09/2021	No es posible acceder al Cuarto de Datos del Proyecto Accesos Norte Fase II. Abajo en el email tienen el detalle. Por favor, ¿sería posible que nos pasaran el link del cuarto de datos? Muchas gracias. Un saludo, Hola Sergio, No puedo acceder a la información de este link 1.7 CUARTO DE INFORMACIÓN DE REFERENCIA 49 Página 13 de 105 1 Los Interesados podrán obtener documentación e información que puede estar 2 relacionada con el Proyecto, en el Cuarto de Información de Referencia virtual al 3 que podrán ingresar los Interesados en la siguiente dirección: 4 5 https://anionline[1]6 my.sharepoint.com/:f:/g/personal/cdatosan02_ani_gov_co/EoeonbBX02d 7 JsZfr61B__IB21FpIlXxp6IroF15aq_rTA?e=JcfteU Sabes por qué? Gracias! Un saludo,	Se aclara que la información técnica relacionada con la estructuración del proyecto, se encuentra dispuesta en el CUARTO DE DATOS al cual se accede a través de la siguiente dirección electrónica: https://www.ani.gov.co/cuarto-de-datos. Cabe resaltar que la información dispuesta, se incluye a título para conocimiento de los interesados, de acuerdo con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones.		Técnica
1547	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS 8/09/2021	La Sección 5.6(h) de la Parte Especial regula la Subcuenta Central de Recaudo, y establece que ésta se fondea con los siguientes recursos de Ingresos de Peaje provenientes del Patrimonio Autónomo de Recaudo: (i) recursos de la Subcuenta de Depósito Especial acumulados hasta el 29 de febrero de 2020, previo descuento mensual de los costos de operación y mantenimiento; (ii) recursos de la Subcuenta de Depósito Especial acumulados desde el 1 de marzo de 2020 hasta la constitución del Patrimonio Autónomo; (iii) mensualmente con los recruos de que trata la Sección 4.5(g)(ii)(2) de la Parte Especial del Contrato No. 001 de 2017, derivados del 33,8266% del recaudo de peaje que se genere de las tarifas correspondientes a la Resolución de Peaje del Contrato No. 001 de 2017, y (iv) las tarifas diferenciales tE2. Ahora bien, el numeral 3 del artículo 35 de la Ley 2068 de 2020, respecto de la contribución parafiscal para el turismo, establece: ". . . Los concesionarios de carreteras liquidarán la contribución sobre los ingresos operacionales percibidos por el paso de vehículos de transporte de pasajeros por peajes. Entiéndase por transporte de pasajeros el traslado de personas en vehículos de transporte público o privado. Para efectos de la liquidación de la contribución parafiscal para la promoción del turismo, los concesionarios de carreteras reportarán la diferenciación para identificar el transporte de carga y el de pasajeros en el formato que expida el Fondo Nacional de Turismo, previa revisión y validación con el Ministerio de Transporte". De acuerdo con lo anterior, de lo establecido en la Sección 5.6(h) de la Parte Especial, en concordancia con lo establecido en la Sección 5.2(a) de la Parte Especial, no se regula de qué forma puede calcularse la contribución parafiscal para el turismo, debido a que se no cuenta con la información proveniente de las categorías de peaje I y II por transporte de pasajeros, teniendo en cuenta que no es el Concesionario quien se encarga directamente del Recaudo de Peaje, sino que esta información la maneja el Concesionario de Recaudo. Por lo anterior, se solicita que la minuta de la Parte Especial incluya la obligación del Concesionario Recaudador en el sentido que reporte mensualmente al Patrimonio Autónomo la composición del recaudo entregado mensualmente para poder contar la información necesaria para hacer el pago de la contribución parafiscal para el turismo.	Se informa al interesado que de acuerdo con la Sección 4.3(o) incluida en la tabla de referencias a la parte general contenida en la minuta de Contrato Parte Especial publicada mediante Adenda No. 5 en el SECOP I y la pagina web de la Entidad, la ANI tendrá la obligación de "Entregar al Concesionario el Día siguiente a la suscripción del Acta de Inicio, un usuario y contraseña que le permita acceder al Sistema Informático de Contabilización y Control – SICC, del Contrato No. 001 de 2017 para consultar la información de recaudo y tráfico de las Estaciones de Peaje. Esta obligación es aplicable para todas las Fases y Etapas del presente Contrato y la entidad deberá garantizar el acceso permanente a dicha información" En tal sentido, se considera que con la inclusión anterior se da solución a las inquietudes planteadas por el observante para poder cumplir con su obligación de pago de la contribución parafiscal para el turismo. En tal sentido se considera incluido lo solicitado por el observante. Adicionalmente, se aclara que la Sección 5.6(h) de la minuta de contrato parte especial, además de los elementos indicados en el encabezado de su observación, contiene precisiones adicionales sobre los valores a ser transferidos, y en todo caso se invita a consultar las aclaraciones efectuadas mediante las adendas No. 5 y 6 publicadas en el SECOP I y la pagina web de la Entidad a dicha sección de la minuta de contrato.		Financiera
1548	Camilo Forero 9/09/2021	Favor confirmar si es posible que dos Integrantes de una misma Estructura Plural acrediten el mismo Proyecto para acreditar la Experiencia en Inversión. Lo anterior con el objetivo de que ambos puedan ser designados como Líderes de la Estructura.	Se informa al interesado, que la Sección 4.2.5 del Pliego de Condiciones es clara en establecer que *"(...) si Integrantes de la Estructura Plural desarrollaron un mismo contrato y/o un mismo proyecto y es presentado por ambos, en la misma Oferta, éste se entenderá acreditado como un solo contrato o proyecto y solamente se evaluará el primer contrato o proyecto que haya sido relacionado en el ANEXO 9"* Por lo anterior, en el supuesto planteado en la observación, no es posible que los dos integrantes puedan acreditar el mismo proyecto, con el fin de obtener la calidad de Líder.	Pliego de Condiciones	Financiera – Jurídica

1549	SACYR 13/09/2021	No obstante encontrarse vencido el plazo para formular preguntas con obligatoriedad de respuesta, agradecemos pudieran dar curso a la siguiente inquietud con impacto en la estimación presupuestal, el modelo económico y la eventual propuesta económica: En relación con los gálibos: (i) ¿Debéramos considerar la instalación de gálibo eléctrico en los puentes vehiculares y peatonales de gálibo inferior a 5,5 o a 4,5 metros?, (ii) ¿Se precisa instalar en pareja junto con el gálibo electrónico un gálibo mecánico? (iii) En caso afirmativo, ¿qué altura debería tener (5,5 o 4,5 metros)?	Se informa al interesado que, las inquietudes planteadas obedecen a decisiones de diseño que deberán ser analizadas y definidas por el futuro Concesionario durante la elaboración de los diseños a Fase III. Inicialmente se aclara que las estructuras diseñadas y construidas deben cumplir con las Especificaciones listadas ene l Apéndice Técnico 3, que para el tema específico del gálibo se establece en 5.5 metros. Con respecto a la implementación de dispositivos de apoyo a la operación como lectores de gálibo electrónico se deberán implementar de acuerdo con los requerimientos en el Apéndice Técnico 2. Las consideraciones particulares de gálibos mecánicos o electrónicos deberán ser evaluadas durante la operación del proyecto y las definiciones deberán ser concertadas con la Interventoría. Finalmente se informa que la información cargada en el CUARTO DE DATOS está disponible a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones, por lo cual, se aclara que será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta.		Técnica
1550	PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S. 15/09/2021	Tomando como referencia lo contemplado en el Contrato Parte Especial - Capítulo IV Aspectos Generales 4.6 Estaciones de Peaje literal g) que cita: (...) Las Partes entienden que no se podrán iniciar las obras, gestiones prediales y de redes, asociadas a la construcción de la segunda calzada de la carrera séptima, hasta que no se realice el segundo incremento tarifario y se cuente con la disponibilidad del 100% de los Predios Distrito previstos en esta Parte Especial. (...). Por lo anterior, y teniendo en cuenta que en el Apéndice Técnico 6. Gestión Ambiental CAPÍTULO II - OBLIGACIONES GENERALES, 3.1 Obligaciones Generales del Concesionario, establece en el literal (d) que: (...) El Concesionario, a su cuenta y riesgo, deberá realizar todas las gestiones necesarias para el cumplimiento de la Ley Aplicable vigente en materia ambiental, incluyendo el trámite y obtención de las Licencias y/o Permisos Ambientales y de las modificaciones de los mismos, que resulten necesarios para la ejecución del Proyecto. Sin perjuicio de lo establecido en la Sección 8.1 de la Parte General, el cumplimiento de estas obligaciones por parte del Concesionario no generará compensación ni indemnización alguna a cargo de la ANI, ni será admitido como causal eximente de responsabilidad del cumplimiento de cualquiera de las obligaciones que adquiere el Concesionario en el Contrato de Concesión, salvo en los casos expresamente previstos en el mismo. (...) Solicitamos se MODIFIQUE lo pertinente a la realización de trámites y obtención de licencias, permisos, autorizaciones ambientales, arqueológicos, de Bienes de Interés Cultural, sustracción de áreas de reserva forestal, y demás permisos ambientales requeridos para la Construcción de la Segunda Calzada sobre la Carrera 7ma, deben ser adquiridos, una vez estén resueltas y/o establecidas las condiciones enunciadas en el Contrato General Parte Especial 4.6 Estaciones de Peaje literal g). En dicho sentido, se complemente el citado numeral 4.6 de la Parte Especial.	Se informa al interesado que mediante Adenda No 6 publicada en SECOP I y en la página web de la Entidad, se ajustó en el Contrato de concesión Parte Especial, la Sección 4.2(b)(vi) (anterior Sección 4.6(g)) que establece que "las Partes entienden que no se podrán iniciar las obras, gestiones prediales y de redes, asociadas a la construcción de la segunda calzada de la carrera séptima, hasta que se obtenga la disponibilidad del 100% de los Predios Distrito". Adicionalmente, conforme a los tiempos para gestiones y trámites previstos, se informa lo siguiente: - En el contrato de concesión Parte Especial, numeral 4.8, se estableció la duración de la Fase de Preconstrucción en dieciocho (18) meses contados desde la fecha de inicio del contrato, timpo suficiente para delantar las gestiones establecidas en el contrato. - De conformidad con lo establecido en el Contrato Parte Especial, numeral 6.2 Programación de las obras, el plazo de ejecución de cada Unidad Funcional se debe contar a partir de la fecha de suscripción del Acta de Inicio de Construcción. - Mediante Adenda 6 publicada en SECOP I y en la página web de la Entidad, los plazos para la construcción de la Unidades Funcional 6 tendrá un plazo de ejecución de 66 meses. De lo anterior, se tiene que en caso de que el contrato de concesión iniciara en el año 2022, al momento de la entrega de los predios Distrito en diciembre del año 2025, habrán transcurrido 30 meses de los 66 previstos para la construcción de la UF6, derivando en que el concesionario contará con al menos 36 meses para la ejecución de dichas obras y las gestiones correspondientes. Por lo anterior, para la ANI es claro que, contemplando las diferentes Fases y puntos de partida, el concesionario contará con tiempo suficiente para el desarrollo de cada una de las etapas del proyecto, razón por la cual, para estos efectos, la entidad no considera necesario hacer aclaraciones adicionales sobre lo regulado en el contrato.	Contrato Parte Especial 4.6 g) y Apéndice Técnico 6. Gestión Ambiental	Técnica – Ambiental
1551	PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S. 15/09/2021	En el Oficio con radicado ANI 2019-605-024302-1 del 26 de julio de 2019, se presentó por parte de la ANI la descripción del proyecto Accenorte II, con el siguiente alcance de intervenciones para la Carrera Séptima (Numeral 4: Aspectos del Medio Socioeconómico): "(...) La intervención por la carrera séptima, se proyecta realizar por el costado occidental, de esta manera se asegura: 1) No intervenir un ecosistema estratégico a nivel ambiental: cerros orientales, 2) Minimizar la afectación a nivel arqueológico al involucrar zonas anteriormente intervenidas, 3)No afectar directamente unidades sociales o productivas residentes o usufructuarias de la zona; cabe señalar como se mencionó anteriormente, que previo al proyecto el Distrito viene realizando el saneamiento y adquisición predial de zonas contiguas al corredor(...)". Con la Resolución que declara la utilidad pública del proyecto, suministrada por la ANI en fecha septiembre 6/9/2021, y la información oficial sobre reserva vial, se realizó superposición de estas áreas con el diseño existente para la carrera séptima, encontrando que: 1. Las áreas declaradas de utilidad pública se extienden hacia el costado oriental, lo que hace prever afectación de la Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá. 2. La reserva vial parte del corredor vial existente y se extiende hacia el occidente, en línea con lo expresado por la ANI como condicionante de la intervención. En el oficio de respuesta de la ANLA con numero de Radicación: 2019128388-2-000 del 29/08/2019, esa autoridad ambiental deja abierta la posibilidad de la intervención hacia el costado oriental de la carrera séptima, en los siguientes términos (RESULTADO DE LA EVALUACION: Numeral 4, subnumeral b): "(...) b) En referencia al trazado de la Carrera Séptima, cuando la intervención se realice en el costado oriental del corredor vial colindante con la Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá – RFPBOB, se deberá tramitar la sustracción correspondiente (...)". Con estos antecedentes, se PREGUNTA: ¿Es viable que si al ajustar el diseño del corredor, se requiera hacer intervención hacia el costado oriental de la carrera séptima, teniendo la respuesta de la ANLA y que el límite de declaratoria de utilidad pública esta hacia ese costado, se pueda ejecutar el proyecto, realizando de manera previa a la licencia, la sustracción de las áreas requeridas de la Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá y no en la Reserva Tomás Van der Hammen	En atención a la observación le manifestamos que, contrario a lo manifestado por el Interesado, el actual concesionario de Accesos al Norte de Bogotá 1, obtuvo la sustracción para la Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá para fines equivalentes a los que se buscan con el alcance de intervención para la carrera séptima. La citada sustracción fue otorgada bajo la Resolución 685 emitida a penas el pasado 29 de junio de 2021, en cuyo artículo primero se lee: "Efectuar la sustracción definitiva de 1.40 hectáreas de la Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental De Bogotá, de acuerdo con la solicitud presentada por la sociedad ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ S.A.S. -ACCENORTE S.A.S-, con NIT 901.039.225-8, para el desarrollo del proyecto 'Mejoramiento y ampliación de la carrera séptima desde la Calle 242 hasta el sector de La Caro, Unidad Funcional 1 (...)". La resolución 685 de 2021, se muestra en los documentos compartidos en el Cuarto de Datos Carpeta Bogota, Carpeta J, Carpeta J13. Información que se compartió desde la publicación del avisó Informativo No 5 en el Secop I y en su página web de la Entidad. Por lo anterior, no es de esperarse impedimentos para los fines de sustracción de la Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá para el proyecto Accenorte II. De otra parte, se resalta que dentro de las obligaciones a cargo del Concesionario se encuentra la que señala que debe cumplir en todo momento con la normatividad ambiental vigente, entregar los documentos y estudio con el alcance y los requerimientos que le sean fijados por las autoridades ambientales competentes. (Apéndice Técnico Ambiental, numeral 3.2, literal c). Finalmente, se le aclara al Concesionario que él debe cumplir en todo momento con la normatividad ambiental vigente, entregar los documentos y estudio con el alcance y los requerimientos que le sean fijados por las autoridades ambientales competentes. (Apéndice Técnico Ambiental, numeral 3.2, literal c).	Solicitud a la ANLA, oficio con radicado ANI 2019-605-024302-1 del 26 de julio de 2019. Respuesta de ANLA, oficio con radicado ANLA 2019128388-2-000 del 29/08/2019.	Técnica – Ambiental
1552	PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S. 15/09/2021	Verificando el área de la nueva reserva vial publicada en el año 2021 con el área de la Resolución de Declaratoria de Utilidad Pública notificada por la ANI en Aviso Informativo N°1 el día 07 de septiembre de 2021 en el marco del proceso licitatorio, se evidencia que el proyecto en en la UF6, Carrera Séptima estas dos áreas no coinciden, la Reserva vial esta en el costado occidental de la vía actual, mientras que el área de la declaratoria publica, toma un costado la RFPBOB. Por otro lado, el proyecto intervendrá en el costado Occidental, afectando la Reserva Forestal Thomas Van der Hammen. Teniendo en cuenta que la sustracción de la RF Tomas Van de Hammen debe ser tramitada ante la CAR, situación que podría generar un mayor tiempo en la obtención de la licencia Ambiental, SE PREGUNTA: Si sería posible que el diseño de la vía se ajustará hacia el costado oriental , teniendo en cuenta que la ANLA en comunicado 2019128388-2-000 del 29 de agosto de 2019, lo dejo como una opción, lo cual sería mas rápido ya que la sustracción de la Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá -RFPBOB, declarada por el INDERENA bajo la Resolución No. 30 de 1976 se tramitaría ante el MADS. Por todo lo anterior; solicitamos nos sea aclarada las directrices al respecto.	Se informa al interesado que el trámite de la sustracción de la reserva de los cerros orientales es una decisión viable para la ejecución del proyecto. Sin perjuicio de lo anterior, se aclara al interesado que será obligación del Concesionario, la elaboración de los diseños a Fase III y tomar las decisiones de carácter técnico, ambiental, social, entre otras; así como, realizar todas las gestiones necesarias para el cumplimiento de la Ley Aplicable vigente en materia ambiental, incluyendo el trámite y obtención de las Licencias y/o Permisos Ambientales y de las modificaciones de los mismos, que resulten necesarios para la ejecución del Proyecto.	Resolución de Declaratoria de Utilidad Pública	Técnica – Ambiental

1553	Copasa 15/09/2021	Entendemos que en la definición de Banco Aceptable de la Sección 1.3.10 del Pliego de Condiciones, cuando se señala que la entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia o la institución financiera del exterior debe tener una calificación de riesgo de crédito de deuda de largo plazo equivalente a AA+ o superior, se está haciendo referencia a la escala nacional o local de Colombia, y no a la escala o calificación internacional respectiva. Es decir, las entidades vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia deben tener, bajo la escala nacional, una calificación de riesgo de crédito de deuda de largo plazo equivalente a AA+, mientras que las instituciones financieras del exterior deben tener una calificación de riesgo de crédito de deuda de largo plazo equivalente a BB+, cual es la calificación internacional que equivale al AA+ en la escala local colombiana. De no ser así, se estaría dando un trato inequitativo y discriminatorio a las instituciones financieras del exterior, puesto que se les estaría requiriendo una calificación mucho más exigente que a las entidades financieras locales. Lo anterior, por cuanto una calificación nacional colombiana de AA+ es muy inferior a una calificación internacional de AA+. De hecho, una calificación de AA+ en la escala nacional equivale a BB+ en la escala internacional. Establecer lo contrario, es decir exigir a las instituciones financieras del exterior una calificación de AA+ internacional, generaría que bancos del exterior internacionalmente reconocidos y con un amplio historial en Colombia y Latinoamérica no pudieran participar en este proyecto. Por ejemplo, los siguientes bancos internacionales tienes las siguientes calificaciones en escala internacional: (i) Banco Santander España (A); (ii) BBVA España (BBB+); (iii) JP Morgan (A+); (iv) Sumitomo (A); (v) Banco de Crédito de Perú (BBB+); (vi) MUFG (A); (vii) Societe Generale (A); o (viii) Credit Agricole (A+). Lo anterior, tendría igualmente un impacto negativo en la acreditación de cierres financieros obtenidos con bancos internacionales los cuales, bajo una interpretación errónea del Pliego de Condiciones, deberían cumplir con una calificación de AA+ en la escala internacional. Esto es contrario a la forma como se ha acreditado y de hecho aprobado por la ANI, por parte de oferentes nacionales e internacionales, la experiencia en inversión en los procesos lotatorios de 4G y 5G. De hecho, esta interpretación resultaría contraria e incompatible con el proceso de cierre financiero establecido en la Sección 3.8 de la Parte General del Contrato en el cual se establece, de manera clara, que los bancos internacionales deben cumplir con la calificación internacional que sea equivalente al AA+ local. Conforme a lo anterior, respetuosamente se solicita a la ANI confirmar que nuestro entendimiento es correcto. De ser así, solicitamos a la ANI que ajuste la definición de Banco Aceptable de la Sección 1.3.10 de la forma que se propone a continuación o en un sentido similar: "Es (i) cualquier entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia y legalmente autorizada para operar en Colombia siempre que cuente con una calificación nacional de riesgo de crédito de su deuda de largo plazo equivalente a AA+ o superior según la escala de BRC Investor Services, o su semejante si se trata de otra firma calificadora; o su equivalente bajo una calificación internacional de riesgo de crédito de su deuda de largo plazo. Esta calificación debe haber sido emitida por una sociedad calificadora de riesgos o valores autorizada para operar en Colombia y vigilada por la Superintendencia Financiera o una sociedad calificadora de riesgos o valores internacionalmente reconocida, para lo cual se utilizará el registro que sobre el particular mantiene la Securities and Exchange Commission (SEC) de Estados Unidos de América en relación con el mercado de valores bajo la denominación "Nationally Recognized Statistical Rating Organization" correspondiente a la sigla "NRSRO"; o (ii) cualquier institución financiera del exterior siempre y cuando tenga una calificación de riesgo de su deuda de largo plazo "grado de inversión" con por lo menos una escala de calificación crediticia internacional equivalente a BB+ o superior según la escala de Standard & Poor's, o su equivalente si se trata de otra firma calificadora. Esta calificación debe haber sido emitida por una sociedad calificadora de riesgos o valores autorizada para operar en Colombia y vigilada por la Superintendencia Financiera o una sociedad calificadora de riesgos o valores internacionalmente reconocida, para lo cual se utilizará el registro que sobre el particular mantiene la Securities and Exchange Commission (SEC) de Estados Unidos de América en relación con el mercado de valores bajo la denominación "Nationally Recognized Statistical Rating Organization" correspondiente a la sigla "NRSRO"".	Se aclara al observante que se publicó en Secop I y en la página web de la entidad la adenda No. 5 que modifica las condiciones inmersas en la definición 1.3.10 "Banco Aceptable" del pliego de condiciones de la licitación. Por tal motivo se recomienda revisar los cambios incorporados al pliego de condiciones en relación a este tema, con los cuales se consideran atendidas sus inquietudes.	Sección 1.3.10 del Pliego de Condiciones	Financiera
1554	Camilo Forero	En el numeral de la Tabla de Referencias de la Parte Especial del Contrato de Concesión se establece que "no se entenderá como Elusión el uso de las vías de los proyectos que se encuentran (i) incorporados en el Plan de Ordenamiento Territorial, Plan Maestro de Movilidad del Distrito Capital, los proyectos incorporados en el Plan Departamental de Cundinamarca, y los Planes Parciales de Ordenamiento Territorial,(, (ii) registrados en el RUAPP, siempre que a la apertura haya sido aprobada su factibilidad y se encuentra en curso el proceso de contratación o se haya contratado la estructuración por parte de la entidad competente y (iii) incorporados en el estudio de tráfico del Proyecto, siempre que a la apertura haya sido aprobada su factibilidad y se encuentra en curso el proceso de contratación o se haya contratado la estructuración por parte de la entidad competente". ¿El concepto de uso de vías referido en la Sección precitada incluye la utilización de infraestructura/vías/corredores férreos?	Se informa al interesado que, la definición de Elusión solo atiende a infraestructura o corredores viales, ya que los vehículos automotores en sus diferentes categorías vehiculares son los objetos de cobro en las estaciones de peaje, por lo cual no se considera la elusión en un modo diferente al vehicular. Ahora bien, con respecto al proyecto del Tren de Cercanías del Norte en el Estudio de Tránsito y Transporte del año 2019 en el numeral 8.2.8 "Sensibilidad al cambio modal" se identifico el escenario del cambio en la demanda vehicular en el proyecto Accesos Norte Fase II producido por la entrada en Operación del proyecto del Tren. Por lo anterior el corredor férreo no se considera que genere Elusión.	Minuta del Contrato - Parte Especial	Técnica
1556	Camilo Forero	Amablemente pedimos que sea publicada la Resolución mediante la cual se declara la Franja de Utilidad Pública de conformidad con lo establecido en la Sección 1.80 de la Parte General del Contrato de Concesión.	Se informa al interesado que el 30 de julio de 2021 fue expedida la Resolución de Declaratoria de Utilidad Pública e Interés Social del proyecto Accesos Norte Fase II, la cual, incluye la Franja de intervención de los corredores viales del proyecto, y que puede ser consultada en el CUARTO DE DATOS, Carpeta Otros Anexos, Carpeta B.	Minuta del Contrato - Parte General	Técnica
1557	Camilo Forero	En la Sección 6.3(b) de la Parte General del Contrato de Concesión se establece que "cuando los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico que presente el Concesionario conforme a lo establecido en las Secciones 6.1 y 6.2 de esta Parte General, sobrepasen, excedan y/o se extiendan más allá del área de la Franja de Utilidad Pública del Proyecto, y dicha superación de la Franja de Utilidad Pública se extienda longitudinalmente en una distancia mayor a la definida en la Parte Especial, será obligación del Concesionario asumir los efectos favorables y/o desfavorables de dichas modificaciones, en cuanto al valor base de la modificación y a la totalidad de los riesgos, entiéndase la totalidad, como la sumatoria de los riesgos y/o la porción del riesgos a cargo del Concesionario más los riesgos y/o porción de riesgos a cargo de la ANI descritos en las Secciones 13.3(a), 13.3(b) y 13.3(e) de esta Parte General, en cuanto a dicha modificación". En desarrollo de lo anterior, en la Sección 6.3(b) de la Tabla de Referencias de la Parte Especial se establece "el evento en que la superación de la Franja de Utilidad Pública se extienda longitudinalmente en más de trescientos (300) metros de la longitud efectiva de construcción del Corredor del Proyecto". Favor aclarar si los 300 metros se deben medir perpendiculares a la Franja de Utilidad Pública? De lo contrario, aclarar (mediante un ejemplo) en qué casos se estaría por fuera del radio de 300 metros al que se refiere la Sección 6.3(b) de la Parte General del Contrato de Concesión. 	Se informa al interesado que, tomando como base los estudios y diseños de referencia se adelantó la Declaratoria de Utilidad Pública e Interés Social (DUPIS) del proyecto. Se aclara que las franjas de intervención transversales (perpendiculares) está limitada por la DUPIS. La aclaración sobre "el evento en que la superación de la Franja de Utilidad Pública se extienda "longitudinalmente" en más de trescientos (300) metros de la longitud efectiva de construcción del Corredor del Proyecto". El sentido de los 300 metros es longitudinal, esto quiere decir que en caso de requerirse salirse del polígono establecido en la DUPIS lo podra hacer hasta 300 metros, mas alla de esa longitud los riesgos que sobrevengan seran asumidos a cuenta riesgo del concesionario.	Minuta del Contrato - Parte General	Técnica

1558	Camilo Forero	La Sección 5.6.4 del Pliego de Condiciones establece que para la acreditación del puntaje adicional por vinculación de personal en condición de discapacidad, la Entidad tendrá en cuenta la planta de personal del Integrante de la Estructura Plural que aporte como mínimo el 40% de la Experiencia en Inversión requerida para el Proceso de Contratación. Por favor confirmar que para determinar el 40% al que hace referencia la Sección 5.6.4, se tendrá en cuenta la Experiencia en Inversión requerida y no la totalidad de la Experiencia en Inversión acreditada por los integrantes de la Estructura Plural. Es decir, si dos Integrantes que son designados como Líderes acreditan cada uno Experiencia en Inversión por $600 mil millones y $1.5 billones de pesos, respectivamente, se entenderá que cada uno individualmente cumplió con el 40% de la Experiencia en Inversión requerida y por lo tanto la Entidad tendrá en cuenta la planta de personal de cualquiera de dichos Integrantes para el otorgamiento del puntaje adicional. Por favor confirmar que nuestro entendimiento es correcto.	Se informa al interesado que su entendimiento es correcto. De acuerdo con el numeral 5.6.4 del Pliego de Condiciones Definitivo "Para las Estructuras Plurales, la Entidad tendrá en cuenta la planta de personal del Integrante de la Estructura Plural que aporte como mínimo el cuarenta por ciento (40%) de la experiencia requerida para el Proceso de Contratación" (subraya y negrilla fuera de texto). En consecuencia, la Entidad para el otorgamiento del puntaje adicional por vinculación de personas en condición de discapacidad, para el caso de estructuras plurales tendrá en cuenta la planta de personal del Integrante o integrantes que acredite (n) el cuarenta por ciento (40%) de la experiencia requerida en el Pliego de Condiciones Definitivo y no la experiencia acreditada por los integrantes de la Estructura Plural. En este punto es preciso advertir que la regla establecida en el Pliego de Condiciones Definitivo se fundamenta en el parágrafo del artículo 2.2.1.2.4.2.6. del Decreto 1082 de 2015 adicionado por el artículo 1 del Decreto 392 de 2018, referente al Puntaje adicional para proponentes con trabajadores con discapacidad, así: "Parágrafo. Para efectos de lo señalado en el presente artículo, si la oferta es presentada por un consorcio, unión temporal o promesa de sociedad futura, se tendrá en cuenta la planta de personal del integrante del proponente plural que aporte como mínimo el cuarenta por ciento (40%) de la experiencia requerida para la respectiva contratación" (subraya y negrilla fuera de texto).	Pliego de Condiciones	Jurídica – Estructuración/Contratación
1559	Camilo Forero	La Sección 19.6(b)(ii)(4) de la Parte General del Contrato de Concesión establece que para que la ANI autorice la cesión/reducción de la participación accionaria del Líder que acreditó y obtuvo el puntaje adicional por el factor de ponderación de trabajadores en condición de discapacidad en el Proceso de Selección, "la vinculación de personal en condición de discapacidad sea acreditada y cumplida por el cesionario o cualquiera de los miembros del Concesionario o por el personal del Concesionario de acuerdo con los términos y condiciones establecidos en el Pliego de Condiciones o, en su defecto, de acuerdo con la normativa vigente y aplicable a la materia al momento de la solicitud de autorización de cesión". Favor confirmar si en el evento en que se opte por la opción de que sea el Concesionario quien acredite el puntaje adicional por el factor de ponderación de trabajadores en condición de discapacidad, la ANI tendrá en cuenta el número de trabajadores de su planta de personal. Favor confirmar el criterio de acuerdo con el siguiente ejemplo: si el Líder cedente acreditó el puntaje con 5 trabajadores en condición de discapacidad por contar con una planta de personal de más de 200 trabajadores, podría el Concesionario acreditar tal vinculación con 1 trabajador en condición de discapacidad teniendo en cuenta que su planta de personal no supera un número de 30 trabajadores.	Se informa al interesado que su entendimiento es correcto. Al respecto, se le precisa al interesado que en caso de que opere la Cesión del Líder, éste requisito deberá ser acreditado por el cesionario o cualquiera de los miembros del Concesionario o por el personal del Concesionario de acuerdo con los términos y condiciones establecidos en el Pliego de Condiciones o, en su defecto, de acuerdo con la normativa vigente y aplicable a la materia al momento de la solicitud de autorización de cesión. Así las cosas, y en concordancia con la Sección 5.6.5 del Pliego de Condiciones Definitivo si la planta de personal del Concesionario, certificada por el Ministerio del Trabajo, tiene entre 1 y 30 empleados, el requisito se acreditará con 1 empleado en condición de discapacidad. Lo anterior, salvo que exista al momento de la Cesión otra norma vigente en la materia.	Minuta del Contrato - Parte Especial	Jurídica – Estructuración
1560	Camilo Forero	En la Sección 4.3(f)(i) de la Parte General del Contrato de Concesión No. 001 de 2017 se establece que el valor del DR_ANI (de causarse) deberá ser trasladado a la Subcuenta de Depósito Especial establecida en la Sección 4.5(g) de esa Parte Especial o al patrimonio autónomo que indique la Entidad. Correlativamente, en la Sección 4.5(g)(i)(4) se establece que la Subcuenta de Depósito Especial se fondea con los recursos que resulten de aplicar la fórmula y demás disposiciones de la Sección 4.3(f)(i) relacionadas con la Diferencia de Recaudo. Sin embargo, en la Sección 5.6(h)(1) no se establece taxativamente que el DR ANI sea una de las fuentes con la que se fondea la Subcuenta Central Recaudo con la que se paga la Retribución al Concesionario de Accesos Norte II. Amablemente sugerimos aclarar si en efecto el DR ANI sea una de las fuentes con la que se fondea la Subcuenta Central Recaudo. De ser negativa su respuesta, amablemente sugerimos modificar la Parte Especial del Contrato de Concesión de Accesos Norte II para incluir el DR ANI resultante de la aplicación de la fórmula y demás disposiciones de la Sección 4.3(f)(i) de la Parte Especial del Contrato No. 001 de 2017 como una de las fuentes de fondeo de la Subcuenta Central Recaudo.	Se informa al interesado que acogiendo su observación se incluyó esta precisión en la minuta de contrato Parte Especial que se publicó con la Adenda No. 5 en el Secop I y la página web de la entidad, en su Sección 5.6(h)(1)(iii) (cuya numeración fue modificada posteriormente mediante la Adenda No. 6 quedando ahora como Sección 5.6(h)(ii)(2)(ii)(2da viñeta) de la Parte Especial del Contrato) al incluirse dentro de las fuentes de la Subcuenta Central Recaudo lo siguiente: *"los demás recursos que de conformidad con la sección 4.5(g)(i)(4) de la parte especial del Contrato No. 001 de 2017 se destinen a la Subcuenta Depósito Especial, descontados los demás montos que resulten aplicables"* . Lo anterior teniendo en cuenta que la sección referida dentro del contrato No. 001 de 2017 es la que contiene los recursos derivados del DR ANI. En todo caso, se precisa que dichos recursos tendrán el mismo tratamiento que los provenientes de las demás fuentes de dicha Subcuenta, entre ellos su cómputo dentro del VPIPm.	Minuta del Contrato - Parte Especial	Financiera
1561	Construcciones El cóndor S.A.	En caso de no darse el incremento tarifario descrito en la sección 4.6(e) por causas no imputables al Concesionario, solicitamos que se aclare en los documentos del proceso: - El procedimiento aplicable para que las partes acuerden el nuevo alcance del proyecto y los elementos para determinar si este sigue siendo viable - El plazo máximo para acordar el nuevo alcance modificado del proyecto, el cual sugerimos no supere los 6 meses, prorrogables de comun acuerdo - una vez agotado el plazo sin llegarse a un acuerdo de buena fe entre las partes, se reconozca que opera la ocurrencia de una causal de terminación anticipada del contrato de concesión.	Se informa al interesado que, conforme a lo establecido en la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la Entidad, el alcance del proyecto fue modificado para lo que se sugiere la revisión del Contrato Parte Especial, ya que se elimina la Sección 4.2 (d) que regulaba el Alcance del Proyecto sin el primer incremento de la estructura tarifaria. Adicionalmente, mediante la mencionada Adenda se ajusta el alcance en el Apéndice Técnico 1 del proyecto. Así mismo, se informa que en la mencionada adenda se realizaron ajustes al Contrato y se estableció en las Secciones 4.6 (c) y 4.6 (d) de la Parte Especial que en el evento que, por causas no imputables al Concesionario, no sea posible realizar los incrementos tarifarios, cumpliendo las condiciones allí previstas, se entenderá materializado el Riesgo de Menor Recaudo de conformidad con la Sección 3.3 (i) del Contrato Parte General respectivamente. En ese sentido, si dichos eventos se mantienen por un término superior a noventa (90) Días, se causará a favor del Concesionario una compensación por menor Recaudo de Peaje. Por lo anterior, la ANI lo invita a revisar con detalle las nuevas regulaciones con la finalidad de que sean consideradas en la estructuración de su Oferta. En tal sentido, no se acepta lo solicitado por el observante.	Contrato de Concesión Parte Especial	Técnica – Financiera– Jurídica
1562	Construcciones El cóndor S.A.	En caso de no darse el primer incremento tarifario a más tardar en enero de 2024, por favor definir especificamente en el contrato las obras que se dejarían de realizar bajo este escenario de ingresos.	Se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, se realizaron modificaciones en las Secciones 4.2 y 4.6 de la Parte Especial del Contrato, fueron ajustadas, por lo que se sugiere revisar la nueva regulación para una mejor comprensión del proyecto, en lo que respecta a los incrementos tarifarios. De lo anterior, se aclara que, en caso de no darse el primer incremento tarifario en la fecha prevista, el Concesionario podrá proponer diferentes alternativas para lograr dicho incremento de manera gradual durante la Etapa Preoperativa y esta condición no producirá una modificación en el alcance del proyecto. Así mismo, se informa que en la mencionada adenda se realizaron ajustes al Contrato y se estableció en las Secciones 4.6 (c) y 4.6 (d) de la Parte Especial que en el evento que, por causas no imputables al Concesionario, no sea posible realizar los incrementos tarifarios, cumpliendo las condiciones allí previstas, se entenderá materializado el Riesgo de Menor Recaudo de conformidad con la Sección 3.3 (i) del Contrato Parte General respectivamente. En ese sentido, si dichos eventos se mantienen por un término superior a noventa (90) Días, se causará a favor del Concesionario una compensación por menor Recaudo de Peaje. Por lo anterior, la ANI lo invita a revisar con detalle las nuevas regulaciones con la finalidad de que sean consideradas en la estructuración de su Oferta. En tal sentido, no se acepta lo solicitado por el observante.	Parte Especial	Técnica – Financiera– Jurídica
1564	Construcciones El cóndor S.A.	Favor confirmar si nuestro entendido es correcto en la "Nota (4): Se debe dejar un carril en reserva vial de 3.5 m hacia el separador para una futura ampliación de Transmilenio, las estaciones deben quedar en su ubicación definitiva después de los dos carriles de circulación (el construido y la reserva) y el carril de parada." esto quiere decir que se debe dejar un espacio de reserva adicional el carrril que se debe construir ?	Se informa al interesado que, su entendimiento es correcto, el carril de reserva se refiere a una franja de terreno que queda hacia el separador de la Autopista Norte. Se debe realizar intervenciones solo en el paso de las estaciones de Transmilenio, ya que la ubicación de la estación es definitiva, por lo cual, justo en frente de las estaciones se verán 3 carriles, el de circulación, el de reserva y el de parada. En ese orden de ideas, se aclara que el carril de reserva entre las estaciones no tendrá intervenciones, solo aplica como reserva vial. Ahora bien, frente a las estaciones y en sus aproximaciones se debe realizar la construcción del carril, toda vez que la ubicación de las estaciones es la definitiva. Lo anterior podrá ser identificado en detalle dentro de la información relacionada en el CUARTO DE DATOS, Carpeta Distrito, Carpeta C que corresponde al Diseño Geométrico. Sin perjuicio de lo anterior, se aclara que la información estará disponible a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones y será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta.	Contrato de concesión apendice técnico	Técnica

1565	Construcciones El cóndor S.A.	Los diseños incluidos en el cuarto de Datos tienen el VOBo de la entidad competente del distrito capital? Esto debido a que los diseños definitivos obligan que el Concesionario articule los diseños con la entidad que la Alcadía de Bogota designa , y al no estar con el Vobo el cambio de valor puede ser sustancial.	Se informa al interesado que los Estudios y Diseños de referencia son Fase II, y que los mismos cumplen con lo requerido por la ANI (para Sopó y el Distrito) y el Distrito Capital para efectos de la Estructuración y fue realizado bajo los lineamientos y especificaciones del Distrito, las cuales se encuentran incluidas en el Apéndice Técnico 3, conforme a lo establecido en el Convenio 006 de 2019 ANI -IDU, Clausula Quinta, Sección C "Compromisos Generales del Distrito Capital" - numerales 1.2 y 1.3. dicho convenio se encuentra publicado como anexo en el SECOP I. No obstante a lo anterior, el concesionario deberá desarrollar los Estudios de Detalle en donde deberán ser armonizados con las entidades distritales que se requiera, según las disposiciones del Apéndice Técnico 1 y demás documentos contractuales y en línea con la normatividad relacionada en el Apéndice Técnico 3 y con lo señalado en el convenio 006 del 2019 ANI -IDU.	Contrato de concesión apendice técnico	Técnica
1566	Construcciones El cóndor S.A.	Favor confirmar si la construccion de las obras hidraulicas sobre el humedal de torca puede ser diferente al uso de puentes	Se informa al interesado que las obras en la Conexión hídrica de los humedales y su ubicación deberá ser definida por el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III, de acuerdo a lo establecido en la Tabla 9 de la Secóón II.4(c) del Apéndice Técnico 1, lo anterior, teniendo en cuenta que con la publicación de la Adenda 5 en el SECOP I y en la página web de la Entidad, se ajustó la Tabla 9 y se eliminó la Nota relacionada con las obras de conexión hídrica. En ese orden de ideas, su entendimiento es correcto, sin perjuicio de que la solución técnica que adopte el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III deberá cumplir con los determinantes que establezcla la Autoridad Ambiental para ese tipo de infraestructura.	Contrato de concesión apendice técnico	Técnica
1567	Construcciones El cóndor S.A.	Favor confirmar si la luz de 240 m de las obras hidraulicas sera medidad en cada calzada o por el contrario xcorresponde a la sumatoria de 480 m de ambas calzdas como lo dice la nota incluida en la tabla 9	Se informa al interesado que las obras en la Conexión hídrica de los humedales y su ubicación deberá ser definida por el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III, de acuerdo a lo establecido en la Tabla 9 de la Secóón II.4(c) del Apéndice Técnico 1, lo anterior, teniendo en cuenta que con la publicación de la Adenda 5 en Secop I y en su página web, se ajustó la Tabla 9 y se eliminó la Nota relacionada con las obras de conexión hídrica. En ese orden de ideas, su entendimiento es correcto, sin perjuicio de que la solución técnica que adopte el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III deberá cumplir con los determinantes que establezcla la Autoridad Ambiental para ese tipo de infraestructura.	Contrato de concesión apendice técnico	Técnica
1568	Construcciones El cóndor S.A.	Favor aclarar si los predios remanentes de las las intersecciones (lazos) podran ser usados por la concesion.	Respecto de las áreas remanentes cabe aclarar que su definición se encuentra en el numeral 2.3 "Se refiere a aquella área de un Predio que, por sus condiciones de funcionalidad y/o potencial desarrollo queda determinada en el esquema o plan de ordenamiento territorial del municipio en el que se encuentra como "No desarrollable para ningún tipo de actividad" mediante certificado emitido por la Alcaldía Municipal correspondiente, o por tratarse de zonas críticas o de riesgo ambiental o social, que pueden ser adquiridas (Ley de Infraestructura, Artículo 33), y que será el resultado del análisis de las condiciones actuales y anteriores a la ejecución del proyecto", por lo que una vez se cuente con los Diseños Fase III se podrá revisar revisar el tipo de uso a que se refiere el interesado, ya que si va a ser utilizada por el Concesionario para el proyecto debería encontrarse dentro de las áreas requeridas.	Contrato de concesión apendice técnico	Técnica – Predial

1569	Construcciones El cóndor S.A.	Como factor de calidad la ANI solicita que "El Concesionario deberá incluir el uso del Grano Caucho Reciclado para cada unidad funcional en una longitud de como mínimo el 10% de la longitud total de la calzada equivalente de cada unidad funcional" solicitamos revaluar el uso de Asfalto cahi del 10% solo la longitud total del proyecto ya que por ejemplo en la unidad funcional 1 la longitud seria de 323 m	Se informa al interesado que las obras correspondientes al Factor de Calidad sección V.2 del Apéndice Técnico 1 son un ofrecimiento opcional en el marco del proceso de selección por cada oferente hacia la entidad. Se aclara que, para el presente proceso de selección se determinó la inclusión del Grano de caucho reciclado como obra de factor de calidad, condición que continúa vigente.	Contrato de concesión apendice técnico	Técnica
1570	Construcciones El cóndor S.A.	La conexión de Accesos a vías y Predios, incluidos en la UF3, ¿corresponden solo a la calzada occidental o a ambas calzadas	Se informa al interesado que, los accesos a vías y predios en la Autopista Norte estan referenciados por calzada oriental u occidental y por abscisa de los estudios y diseños de referencia. Por lo anterior en la UF3 son los accesos a vías y predios de la calzada occidental a la margen occidental (no hacia el separador).	Contrato de concesión apendice técnico	Técnica
1571	Construcciones El cóndor S.A.	Los puentes peatonales, incluidos en la UF3, ¿cubren ambas calzadas o solo conectan el costado occidental?, si cubren ambas calzadas ¿se manejan como Puentes independientes?	Se informa al interesado que, en la Autopista Norte los puentes Peatonales de la UF3 y 4, no son puentes independientes, son un único puente que une la calzada oriental y la occidental, el derecho a retribución se deja en las UF 3 y 4 (calzada occidental), porque son las que cierran la construcción transversal en la Autopista que inicia con las UF 1 y 2 (Calzada Oriental).	Contrato de concesión apendice técnico	Técnica
1572	Construcciones El cóndor S.A.	¿Cómo se garantiza la articulación de diseños, si la entidad la designa la Alcaldía de Bogotá?	Se informa al interesado que la articulación hace referencia a que la ejecución de las obras deben cumplir lineamientos en diseños de conformidad con las normas Distrito establecidas en el Apéndice Técnico 3. Adicionalmente, se aclara que dicha articulación tiene fundamento en razón a que los estudios y diseños deben ser acordes con las normas y especificaciones ya sea de Bogotá Distrito Capital o de la Alcaldía de Sopó establecidas en los Apéndices Técnicos, para ser aplicados en cada una de las Fases necesarias para la ejecución del contrato. De otro lado, se informa al interesado que los Estudios y Diseños para la jurisdicción de Bogotá D.C.incluidos en el Cuarto de Datos cumplen con lo requerido por la ANI y el Distrito Capital para efectos de la Estructuración y fue realizado bajo los lineamientos y especificaciones del Distrito y conforme a lo establecido en el Convenio 006 de 2019, Clausula Quinta, Sección C "Compromisos Generales del Distrito Capital" - numerales 1.2 y 1.3. Dicho convenio se encuentra publicado como anexo en el SECOP I y en la Página Web de la Entidad. Finalmente, se informa que los diseños Fase III deben cumplir conlas especificaciones técnicas del distrito señaladas en el Apéndice Tecnico 3 del Contrato de concesión.	Contrato de concesión apendice técnico	Técnica
1573	Construcciones El cóndor S.A.	¿Cuál es la configuración básica a la que se tendrá que ajustar el empalme en calle 245 (Contrato 001 de 2017)? ¿son vías nuevas o todavía en construcción?	Se informa al interesado que, el Contrato 001 de 2017, la UF2 - Autopista Norte, ya se encuetra en etapa de Operación y Mantenimineto, por lo cual en la Calle 245 el empalque que se deberá realizar es con los carriles existentes de vías nuevas.	Contrato de concesión apendice técnico	Técnica

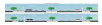
1574	Construcciones El cóndor S.A.	No está claro para la UF7 si 3 puentes vehiculares que menciona la tabla 7 del apéndice de alcance son obras a ejecutar o solo obras para tener en cuenta	Se informa al interesado, que el Apéndice Técnico 1 – Alcance, se establece las obras a realizar en el proyecto, como lo especifica la Tabla 7 del mencionado apéndice en la fila de la UF7, se menciona: "3 puentes vehiculares proyectados: Puente padre Jesús K1+146.39, Puente K3 + 600, Puente Tres Esquinas K7+340" los tres puentes hacen parte del alcance del proyecto. Adicionalmente, se informa que para mayor claridad, con la publicación de la Adenda 2 en el SECOP I y en la página web de la Entidad, se ajustó el Apéndice Técnico 1, Tabla 9, en el sentido de incluir de manera explícita la construcción de los 3 puentes mencionados en su observación.	Contrato de concesión apendice técnico	Técnica
1575	Construcciones El cóndor S.A.	No está claro que los dos puentes peatonales de Factor de Calidad sean los tres mencionados en la Tabla 7 o sin son dos adicionales para un total de 5 puentes en Perimetral Sopó	Se informa al interesado que, su entendimiento no es correcto, en el Apéndice Técnico 1, Tabla 7, UF7 no se relacionan Puentes Peatonales sino vehiculares, los Puentes Peatonales del proyecto se relacionan en la Tabla 12, donde se aprecian Puentes Peatonales para las UF3, 4 y 6, no se encuentran relacionados para la UF7. Por lo anterior se aclara que los Puentes Peatonales en la UF7 – Perimetral de Sopó solo serán los del Factor de Calidad si los ofertan los interesados.	Contrato de concesión apendice técnico	Técnica
1576	Construcciones El cóndor S.A.	La siguiente información no se encuentra contenida en el cuarto de datos: Cra 7ª. (Para vía nueva y Rehabilitación de la Existente) Cartera de Coordenadas en Excel cada 10 m, para Ubicación de Calzada, Intersección y Andenes. Cartera de Movimiento de Tierras en Excel cada 10 m (Excavación y Terraplén). Cartera de Cantidad de Materiales en Excel cada 10 m (MDC-BG-SBG) Cartera de Cantidades Urbanismo.	Se informa al interesado que, para la UF6 - Carrera Séptima la información de las carteras del diseño geométrico se encuentran compartidas en el Cuarto De Datos, Carpeta Bogota, Carpeta C, Carpeta C15. Respecto a las carteras de movimientos de tierras de las diferentes Unidades Funcionales, es el interesado quien tiene la responsabilidad sobre la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta. Finalmente, la información disponible es suficiente para que los oferentes procedan al análisis que conduce a la definición de la factibilidad técnica del proyecto.	Contrato de concesión apendice técnico	Técnica
1577	Construcciones El cóndor S.A.	Definir la estructura de pavimento de la ciclorruta y andén	Se aclara al interesado que, la estructura de pavimento de la ciclorruta y andén deberá ser analizada por el interesado basado en la información técnica referenciada en el Cuarto Datos. La metodología de evaluación, el tipo de estructura de pavimento a implementar, la revisión, ajustes o complementos al plan de mantenimiento deben dar cumplimiento a los Indicadores del Apéndice Técnico 4 y será de responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta. Se aclara al interesado que, los estudios y diseños de referencia compartidos en el cuarto de Datos son a nivel de Factibilidad (Fase II).	Contrato de concesión apendice técnico	Técnica

1578	Construcciones El cóndor S.A.	Se realizará la conexión vial en doble calzada entre los Intercambios de la Carrera 7a (ubicado en la calle 237) con el intercambio de la Autopista Norte	Se informa al interesado que, la futura intersección de la Calle 235 o Av. Guaymaral del K6+200 (no en la calle 237) en la Carrera Séptima, se proyectaron los diseños de referencia para una armonización con el corredor de la Av. Guaymaral, aunque la misma no se encuentra incluida dentro del alcance del proyecto.	Contrato de concesión apendice técnico	Técnica
1579	Construcciones El cóndor S.A.	Se deberá generar un intercambio a nivel en la calle 245 con la carrera 7a?	Se informa al interesado que su entendimiento es correcto, en los Estudios y Diseños Fase III. se deberá proyectar una intersección a nivel en la Intersección de la carrera Séptima con la calle 245.	Contrato de concesión apendice técnico	Técnica
1585	Construcciones El cóndor S.A.	solicitamos a la ANI valorar la posibilidad de pactar deducibles tal como lo permite el Artículo 2.2.1.3.3.2.10 del Decreto 1082 de 2015, para garantizar el apetito del mercado asegurador para suscribir este riesgo	El artículo 1103 de Código de Comercio, señala que el deducible es una cláusula según la cual el asegurado debe soportar una cuota en el riesgo o en la pérdida, o afrontar la primera parte del daño. Es así como en la condición "10. Deducible" del Clausulado AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI PÓLIZA DE SEGURO DE RESPONSABILIDADCIVIL EXTRACONTRACTUAL, dispone expresamente que: "El deducible máximo será del 10% sobre el valor de la pérdida y en ningún caso superior a 2.000 salarios mínimos legales mensuales vigentes (SMMLV). A su turno, la parte general del contrato sección 12.8 (a) (v) De conformidad con lo previsto en la Sección 14.2(h)(i) de esta Parte General, y salvo por los hechos que se listan en la Sección 14.2(h)(ii), señala que cualquier pérdida o daño sufrido por la infraestructura y no cubierto por esta garantía será asumido enteramente por el Concesionario, lo cual incluye infraseguros y deducibles. Adicional a lo anterior y en el mismo sentido, en la parte especial del contrato sección 8.5 (c) se anota que serán de cuenta del concesionario las deficiencias del seguro derivadas de incumplimiento de garantías, infraseguros y deducibles. Conforme con las disposiciones indicadas, si es posible pactar deducibles en la póliza, con la condición que sean como máximo del 10% de cada perdida. Ahora bien, cualquier deducible incluido en la póliza en dicho rango, en caso de perdidas, estas serán a cargo del patrimonio del concesionario. Teniendo en cuenta lo explicado, no se acepta la observación.	Contrato de Concesión Parte General Apendice financiero 3	Financiera – Seguros
1589	Construcciones El cóndor S.A.	Frente al Seguro de Obras Civiles ANI, solicitamos valorar la modificación del Núméral (i) en su aparte que establece que este seguro cubré los daños de la infraestructura "independientemente de la causa que genere el daño" , ya que estos daños deben ser causados e imputables al asegurado, no por cualquier causa.	El apéndice financiero (AF PÓLIZA DE OBRAS CIVILES) detalla el clausulado completo del seguro de obras civiles de la ANI, en el cual se detallan expresamente las coberturas, las exclusiones, obligaciones y demás condiciones aplicables a este seguro. Es dentro del anterior contexto y en el conjunto total del clausulado pactado, que se cubren los daños que pueda llegar a sufrir la infraestructura "independientemente de la causa que los genere". Lo anterior incluye entre otros aspectos, la aplicación de la sección V, que establece claramente las exclusiones válidas acorde con el contexto de la "cobertura" señalada en el clausulado en mención. Es de anotar que el clausulado es conocido por el sector segurador y se han expedido previamente pólizas con base en el mismo. Por lo anterior no se acepta la observación.	Contrato de concesión Parte General No. 12.8	Financiera – Seguros

1590	Construcciones El cóndor S.A.	Teniendo en cuenta el riesgo que existe que no sea posible el primer aumento tarifario y dada la necesidad de tener certeza de fuentes de ingreso, se solicita que el 100% de los ingresos por explotación comercial sean del Concesionario	No se acepta la recomendación del observante respecto a los Ingresos por Explotación Comercial ya que esto obedece a los lineamientos de la entidad establecidos para los proyectos del programa de la 5G. Sin embargo, se informa que en la versión de la minuta de contrato Parte Especial que se publicó en Secop I y en la página web de la entidad a través de la Adenda No. 6, se precisa en la Sección 4.6(c) que *"en el evento que, por causas no imputables al Concesionario, no sea posible realizar el primer incremento de la estructura tarifaria de que trata la primera fila de la tabla contenida en la Sección 5.2(a)(ii) el 16 de enero de 2023, se entenderá materializado el Riesgo de Menor Recaudo de conformidad con la Sección 3.3(i) de la Parte General"*, y por lo tanto, sin perjuicio de la posibilidad de lograr dicho incremento de manera gradual en otros años según lo indicado en la Sección 4.6(e), ahora es aplicable el mecanismo de compensacion de riesgos de menor recaudo a cargo de la ANI para este evento.	Parte General Sección 3.14(h)(ix)(1)	Financiera
1591	Construcciones El cóndor S.A.	En la Sección 4.6 e) de la Parte Especial, se solicita incluir que el plazo para llegar a un acuerdo no podrá ser mayor a 6 meses prorrogables de compun acuerdo por otros seis meses.	Se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, se realizaron modificaciones en las Secciones 4.2 y 4.6 de la Parte Especial del Contrato, fueron ajustadas, por lo que se sugiere revisar la nueva regulación para una mejor comprensión del proyecto, en lo que respecta a los incrementos tarifarios. De lo anterior, se aclara que, en caso de no darse el primer incremento tarifario en la fecha prevista, el Concesionario podrá proponer diferentes alternativas para lograr dicho incremento de manera gradual durante la Etapa Preoperativa y esta condición no producirá una modificación en el alcance del proyecto.	Parte Especial Sección 4.6.(e)	Técnica – Financiera– Jurídica
1596	Construcciones El cóndor S.A.	en consideración a las cuantías de las primas de las pólizas del contrato de concesión, se solicitar modificar que estas deban ser pagadas por el Contratista tomador del Seguro al momento de la entrega de la misma a la ANI y aceptar que se pueda aportar acuerdo de pago de prima con la certificación expedidas por la Aseguradora de no terminación automatica del contrato de seguro por mora en el pago de la misma. Dejando de esta forma indemne a la Entidad contratante en caso de siniestro.	No es posible aceptar la propuesta de cambio, ya que ello pone en riesgo la operatividad de las pólizas y la cobertura de los riesgos del contrato. Lo anterior teniendo en cuenta que la ley 1150 de 2007, precaviendo el riesgo de quedar sin cobertura, señaló que las pólizas de cumplimiento no terminarán por mora en el pago de la prima. Ahora bien, al no establecer para los demás seguros indicados en el Dec. 1082 de 2015 la no terminación por mora en el pago de la prima, ni la opción expresa de aceptar para el efecto acuerdos de pago, no es dable para la entidad aceptarlos. Conforme con lo anterior, está consagrado expresamente en los clausulados de la ANI , los cuales han sido adoptados y depositados por las compañías de seguros en la Superintendencia Financiera de Colombia, que "EL PAGO DE LA PRIMA CORRERÁ A CARGO DEL CONTRATISTA TOMADOR DEL SEGURO. LA PRIMA Y LOS CERTIFICADOS O ANEXOS QUE SE EXPIDAN CON FUNDAMENTO EN LA PÓLIZA, DEBERAN PAGARSE AL MOMENTO DE LA ENTREGA DE LA MISMA AL CONTRATISTA ASEGURADO PRINCIPAL Y NO HABRÁ, POR LO TANTO, LUGAR A LA TERMINACIÓN AUTOMÁTICA DEL CONTRATO DE SEGURO POR MORA EN EL PAGO DE LA PRIMA".	Contrato de Concesión Parte General numeral 12.3 y Apendice financiero 3	Financiera – Seguros
1598	Construcciones El cóndor S.A.	solicitamos a la ANI valorar la posibilidad de pactar deducibles tal como lo permite el Artículo 2.2.1.3.3.2.10 del Decreto 1082 de 2015, para garantizar el apetito del mercado asegurador para suscribir este riesgo	Se informa al interesado que los deducibles que establece el Decreto 1082 de 2015, son requisitos mínimos de ley, y por lo tanto, no es potestativo de la ANI, ni del concesionario incluir otros adicionales, pues esto implicaría modificar el reglamento legal. Por lo anterior no es procedente su observación.	Contrato de Concesión Parte General Apendice financiero 3	Financiera – Seguros

1602	0	Frente al Seguro de Obras Civiles ANI, solicitamos valorar la modificación del Núneral (i) en su aparte que establece que este seguro cubré los daños de la infraestructura "independientemente de la causa que genere el daño" , ya que estos daños deben ser causados e imputables al asegurado, no por cualquier causa.	El apéndice financiero (AF PÓLIZA DE OBRAS CIVILES) detalla el clausulado completo del seguro de obras civiles de la ANI, en el cual se detallan expresamente las coberturas, las exclusiones, obligaciones y demás condiciones aplicables a este seguro. Es dentro del anterior contexto y en el conjunto total del clausulado pactado, que se cubren los daños que pueda llegar a sufrir la infraestructura "independientemente de la causa que los genere". Lo anterior incluye entre otros aspectos, la aplicación de la sección V, que establece claramente las exclusiones válidas acorde con el contexto de la "cobertura" señalada en el clausulado en mención. Es de anotar que el clausulado es conocido por el sector segurador y se han expedido previamente pólizas con base en el mismo. Por lo anterior no se acepta la observación.	Contrato de concesión Parte General No. 12.8	Financiera – Seguros
1604	Camilo Forero	Teniendo en cuenta que: (i) la nota No. 3 de la Tabla No. 4 del Apéndice Técnico No. 4 prevé: "Para la Unidad Funcional 0 ubicada en Sopó en el Carreteable entre Hacienda Aposentos – Hacienda la Esperanza no se medirá los indicadores E3, E6 y E12 sobre el corredor existente, sino hasta después de ATUF- ATPUF de la Unidad Funcional 7"; (ii) la Tabla No. 4 del Apéndice Técnico No. 4 no contiene valores de ponderación para el cálculo del Índice de Cumplimiento en la UF 0 respecto de los indicadores E1, E2, E4, E5, E7, E14, E15, E16, y E17 y; (iii) la Tabla No. 6 del Apéndice Técnico No. 1, ni en ninguna otra Sección o Apéndice Técnico del Contrato de Concesión, prevé una intervención prioritaria para el tramo carreteable entre Hacienda Aposentos y la Hacienda La Esperanza, conforme a la definición de intervenciones prioritarias prevista en el inciso segundo de la Sección IV.1(b) del Apéndice Técnico No. 1; sírvase aclarar si en el tramo carreteable entre Hacienda Aposentos y la Hacienda La Esperanza el Concesionario tiene la obligación de realizar una o cualquiera de las intervenciones prioritarias que describe el inciso segundo de la Sección IV.1(b) del Apéndice Técnico No. 1 y el cumplimiento de Indicadores, a saber: (a) conformación de la calzada existente; (b) señalización vertical; (c) remoción de derrumbes; (d) limpieza de márgenes, separadores y corredor del proyecto; y/o (e) limpieza de obras de drenaje. En caso de que la Agencia Nacional de Infraestructura aclare que el Concesionario no tiene la obligación de realizar intervenciones prioritarias en el tramo carreteable entre Hacienda Aposentos y la Hacienda La Esperanza, sírvase modificar el Apéndice Técnico No. 4, excluyendo la medición de todos los indicadores previstos en la Tabla No. 4 del Apéndice Técnico No. 4 respecto de dicho tramo para la UF 0 hasta tanto no se suscriba el Acta de Terminación de Unidad Funcional o Acta de Terminación Parcial de Unidad Funcional de la Unidad Funcional No. 7, con excepción de los indicadores O1 (Índice de mortalidad); O2 (Ocupación de carriles); O4 (Tiempo de atención de incidentes); O5 (Tiempo de atención de accidentes y emergencias) y O6 (Disponibilidad de SICC).	Se informa al interesado que su entendimiento no es adecuado, por las siguientes consideraciones: -Inicialmente se aclara que como lo identifica el interesado en el Apéndice Técnico 1, Sección IV.1(b) se establecen las intervenciones prioritarias a realizar durante la Etapa Preoperativa establecidas en el Apéndice Técnico 4, se listan las actividades para vías pavimentadas (que aplican para las UF1-6) y vías no pavimentadas (que aplica para la UF7). -Por otra parte, en el Apéndice Técnico 4, Tabla 4 se identifican los indicadores que debe cumplir la UF0 (17.96 km!) que son (E3/E19, E6/E20, E8, E10, E11, E12, E13, O1, O2, O4, O5 y O6), y con la nota 2 de la tabla se excluyen para la UF7 los Indicadores (E3, E6 y E12). -Adicionalmente, y tomando como referencia lo establecido en el Apéndice Técnico 1, Tabla 6, para la UF0 se establecen 17.96 Km que están compuestos por 5.83 Km de la Autopista Norte, 4.93 Km de la Carrera Séptimas y 7.2 Km de la Perimetral de Sopó. -Por lo anterior se adara que, las intervenciones prioritarias sobre la UF7 si están incluidas y valoradas en las retribuciones de la UF0, por lo tanto, son una obligación a cargo del Concesionario. -Finalmente, y como se da respuesta a las intervenciones prioritarias de la Perimetral de Sopó si están incluidas en la UF0, no se acoge la solicitud de la segunda parte de la observación.		Técnica
1605	Camilo Forero	Teniendo en cuenta que: (i) la Tabla No. 3 del Apéndice Técnico No. 4 al describir el indicador E13 (Barreras y elementos de contención) señala "No deben existir tramos de una longitud igual o superior a 20 m en los que las barreras y elementos de contención incumplan lo establecido en el numeral 6 del Apéndice Técnico 2, Operación y Mantenimiento"; (ii) al describirse el principio de seguridad vial, la Sección 3.1.5 del Apéndice Técnico No. 2 impone al Concesionario la obligación de realizar, a su entero costo y riesgo, las mejoras necesarias para incrementar la seguridad vial; (iii) la Sección 3.3.8. del Apéndice Técnico No. 2 impone al Concesionario la obligación de realizar anualmente estudios de tramos de concentración de accidentes y, como resultado de estos, implementar a su entero costo y riesgo las intervenciones necesarias para mejorar la seguridad vial; y (iv) la Sección 6.3.3.1 impone al Concesionario la obligación de actualizar los sistemas de contención vehicular, cuyo objeto es "establecer la pertinencia de las barreras y sistemas de contención de vehículos y verificar si están vigentes las condiciones por las cuales se decidió su instalación o si es necesaria la instalación de otros sistemas o la instalación de estos sistemas en otros sectores de la vía"; sírvase aclarar si el Concesionario tiene la obligación de instalar barreras y elementos de contención a lo largo de todo el corredor del proyecto en cada calzada. En caso de que la Agencia Nacional de Infraestructura aclare que el Concesionario no tiene la obligación de instalar barreras y elementos de contención a lo largo de todo el corredor del proyecto en cada calzada, sírvase aclarar si (i) el Concesionario puede determinar discrecionalmente en que tramos del corredor, y cada una de sus calzadas, es necesaria la instalación de barreras y elementos de contención; (ii) el Concesionario puede determinar, a partir de los Estudios de Detalles y Estudios de Trazado y Diseño Geométrico o los estudios anuales de tramos de concentración de accidentes, en que tramos del corredor, y cada una de sus calzadas, es necesaria la instalación de barreras y elementos de contención. Adicionalmente, sírvase aclarar si (iii) en caso de que los estudios arriba señalados no lo requieran, ¿cómo se determinará la exigibilidad de instalar barreras y elementos de contención en cualquier tramo del corredor del proyecto? y; (iv) si la Interventoría tendrá competencia para exigirle al Concesionario que instale barreras y elementos de contención en cualquier tramo del corredor.	Se informa al interesado que, en ninguno de los apartes del Apéndice Técnico 4 o del Apéndice Técnico 2 referenciados se establece que se deba instalar barreras y/o elementos de contención vehicular a lo largo de todos los corredores viales del proyecto. La consideración de la implementación de las barreras y/o elementos de contención vehicular deben ser el resultado del Estudio de Señalización y Seguridad Vial realizado por el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III y posteriormente como lo establece el Apéndice Técnico 2 en las secciones 3.1.5 – Seguridad Vial y 3.3.8 Seguridad Vial (Índice de Mortalidad), la Seguridad Vial como un todo se debe implementar las acciones necesarias para bajar los índices de accidentalidad tanto en número como en gravedad, siempre buscando reducir al máximo el Indicador O1 – Índice de Mortalidad. Siguiendo con la segunda parte de la observación se tiene: (i)Se aclara que no es a discreción del Concesionario, la implementación de las barreras o elementos de contención vehicular, estos son el resultado del estudio específico de señalización y seguridad vial para cada corredor vial, los cuales deberán ser desarrollados en los Diseños de Detalle por el futuro Concesionario. (ii)De acuerdo con lo establecido inicialmente obedece al resultado del estudio específico de señalización y seguridad vial y posteriormente a la información recopilada de la Operación de los corredores viales, en la cual las acciones que se implementen deberán ser concertadas con la Interventoría. (iii)Se aclara que el estudio específico de señalización y seguridad vial establecerán las condiciones de la implementación o no de las barreras y/o elementos de contención vehicular, adicionalmente que estos deben ser No Objetados por la Interventoría. (iv)Se aclara que sí, que la Interventoría tendrá la competencia de exigir la implementación de las barreras y/o elementos de contención vehicular.		Técnica
1606	PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S.	Teniendo en cuenta que el Apéndice Técnico 1 en las tablas 7 y 9 estipula la construcción de 12 puentes de 40m para la conexión hidráulica de los humedales Torca y Guaymaral, y dado que la respuesta a la pregunta 237 de la primera matriz de respuesta a observaciones al pliego definitivo indica lo siguiente: Pregunta: De acuerdo con el Apéndice Técnico 1 existe la necesidad de construir 6 puentes por calzada, cada uno de 40 metros de longitud, para la conexión hidráulica de los humedales Torca y Guaymaral, y que la suma de las luces no debe ser inferior a 240 metros. Al respecto, solicitamos comedidamente indicar si es posible modificar la cantidad y ubicación de puentes, siempre y cuando la suma de las luces sea de al menos 240 metros por calzada. Respuesta: Se Informa al interesado que la redacción solicitada está implementada desde la publicación de los Pliegos de Condiciones Definitivos, el 25 de junio de 2021, en el Apéndice Técnico 1, Tabla 7, en el sentido de dar flexibilidad en el número de puentes de conexión hídrica por Unidad Funcional, de acuerdo a la abscisa en la que se encuentran ubicados. Adicionalmente, se incluyó Nota en la Tabla 9 del mismo documento, que establece que "La ubicación y la cantidad de las obra hidráulicas establecidas en las Unidades Funcionales 1, 2, 3 y 4, de la conexión hídrica de los Humedales Torca y Guaymaral son de referencia, sin perjuicio a que se deben realizar por lo menos 240 metros de luz en cada calzada". Y que parte de la respuesta a la pregunta 60 indicaba lo siguiente: Pregunta: ...3. Solicitamos a la entidad aclarar si dicha obra (Vertedero) será construido en el cumplimiento del Plan de Ordenamiento Zonal Norte - Ciudad Lagos de Torca POZ NORTE o por el contrario hará	Se informa al interesado que, de acuerdo con la Adenda No 5 publicada en SECOP I y en la página web de la entidad, se realizaron ajustes en el Apéndice Técnico 1, Tabla 7 con respecto a la Conexión Hídrica de los Humedales Torca y Guaymaral, en el sentido de ajustar la redacción, así: "Incluye obras hidráulicas necesarias que garanticen el adecuado manejo de aguas y conectividad de los humedales Torca y Guaymaral" y en la Tabla 9, se eliminó lo siguiente: "La sumatoria de la luz de los puentes no debe ser inferior a 240 m en cada calzada (480mts en total sumados tanto la calzada occidental como la calzada oriental). El ancho de los puentes debe incluir la calzada y el espacio público"; lo anterior, sin perjuicio que la solución técnica que adopte el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III deberá cumplir con los determinantes que establezcla la Autoridad Ambiental para ese tipo de infraestructura. Así las cosas, se adara al interesado que la solución de ingeniería a implementar en los humedales será responsabilidad del futuro Concesionario, puentes, viaductos, entre otros. Por otra parte, la información establecida en el Cuarto de Datos es de referencia y en ella está contenida toda la información de factibilidad técnica del proyecto.	Apéndice Técnico 1	Técnica – Ambiental

1607	PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S.	En el Aviso Informativo N°1 publicado el día 7 de septiembre, se indica que en la Carpeta D1 se cargaron los Parámetros Técnicos Operacionales de TM, los cuales no se encuentran al acceder a la carpeta indicada en el cuarto de datos.	De acuerdo a su observación se informa que fue actualizado el Cuarto de Datos en el sentido de incluir los Parámetros Técnicos Operaciones de Transmilenio que en su momento los entregó TRANSMILENIO S.A para el desarrollo de la estructuración y que se encuentran compartidos en el Cuarto de Datos, Carpeta Otros Anexos, Carpeta D, archivo D1, el interesado podrá corroborar la información planteada.	Cuarto de Datos	Técnica
1608	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS	Con la Adenda No. 2 del Proceso de Selección se establece que Banco Aceptable es toda entidad financiera vigilada por la Superintendencia Financiera o institución financiera del exterior que, entre otras cosas, tenga una calificación de riesgo de crédito de su deuda de largo plazo equivalente a grado de inversión. En el caso de las entidades financieras nacionales, se establece que la calificación de riesgo de crédito de la deuda a largo plazo debe ser de mínimo de BBB-, según BRC Investor Services. Sin embargo, al hacer una revisión de este índica en la banca local, encontramos que ninguna entidad financiera nacional cumple con este estándar fijado por la ANI. De hecho, toda la Banca Local está calificada por BRC Investor Services como grado de no inversión. Bancolombia, por ejemplo, según Fitch Ratings y Standard and Poor's (https://www.grupobancolombia.com/wps/portal/acerca-de/informacion-corporativa/relacion-inversionistas/!ut/p/z1/jZDLDoIwEEW_xS_o9DW2y2qgJRAS1Cp2Y1iZJooujN8vELYUZzfJOfdOhgTSktB333jvPvHVd49hvwa8CYp7JxRU1lU7ME4KyGvOASW5TAAsjAES_vGXACVSvtVr_lAQ0ucl_bFg9f4wIWi1oWxEtBqCM_SYbRtqgc9A6kXJhJKtALmcAWZ1QUtBa8XPHBouGzSnozp4Qd5P730LsYhm8wNy0exB/dz/d5/L2dJQSEvUUt3QS80TmxFL1o2XzZHOUExMjgwTDBIRjEwQVE5Vjc3T1IzT0E2), tiene una calificación de su deuda de largo plazo de BB+. No sabemos si la intención que tiene la ANI es descartar como Banco Aceptable a toda la banca local, pero si así fuera, debe tenerse en cuenta que: (i) se estaría impidiendo ilegítimamente la participación de la banca local para el otorgamiento del cupo de crédito específico a pesar de su probada y contrastada capacidad, y (ii) lo más grave, la ANI estaría desconociendo la Experiencia en Inversión que puedan acreditar los interesados a través de la banca local, y que demostró ser exitosa en el marco de los proyectos 4G.	Se aclara al observante que se publicó en Secop I y en la página web de la entidad la adenda No. 5 que modifica las condiciones inmersas en la definición 1.3.10 "Banco Aceptable" del pliego de condiciones de la licitación. Por tal motivo se recomienda revisar los cambios incorporados al pliego de condiciones en relación a este tema, con los cuales se consideran atendidas sus inquietudes.	Numeral 1.3.10 del Pliego de Condiciones, según modificaciones incluidas en la Adenda No. 2.	Financiera
1609	China Shandong International Economic & Technical Cooperation Group ltd.	Teniendo en cuenta que el 14 de septiembre de 2021 fue suscrita y sancionada la Ley de Inversión Social, 2155 del 14 de septiembre de 2021 además de la adenda No. 2 para el proceso de selección No. VJ-VE-APP-IPB-001-2021, el cual tiene por objeto "Seleccionar la Oferta más favorable para la Adjudicación de un (1) Contrato de Concesión cuyo objeto será el otorgamiento de una concesión que, bajo el esquema de Asociación Público Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, permita llevar a cabo la financiación, elaboración de estudios y diseños definitivos, gestión ambiental, gestión predial, gestión social, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del corredor PROYECTO ACCESOS NORTE FASE II, de acuerdo con el alcance descrito en el Contrato Parte Especial, el Apéndice Técnico 1 y demás Apéndices del Contrato", considerando que ambos documentos anteriormente referidos impactan el desarrollo del presente proceso de selección nos permitimos efectuar la siguiente observación extemporánea. En el numeral 3.16 de la minuta de contrato parte general publicada por la ANI el pasado 17 de septiembre se describe como "Cambio Tributario", al "impacto económico generado por un Cambio Tributario", nos permitimos solicitar a la entidad aclarar lo siguiente: - Teniendo en cuenta que como lo consigna la matriz de riesgos del presente proceso, el riesgo No. 33, correspondiente al Área regulatoria tipificado como "Efectos de los cambios en Normatividad Tributaria", ¿tendrá como base para la medición de su variación la Ley de Inversión Social, 2155 del 14 de septiembre de 2021?. - Considerando que el documento conpes que respalda la presente contratación fue expedido sin considerar los aspectos tributarios contenidos en la Ley de Inversión Social, 2155 del 14 de septiembre de 2021, ¿los oferentes para el estudio tributario de su modelo financiero deberán considerarla?. Agradecemos a la entidad, dar claridad sobre este aspecto, teniendo en cuenta que forma parte integral de las adiciones del contrato, motivo por el cual en caso que la entidad considere que los aspectos contenidos en la Ley de Inversión Social, 2155 del 14 de septiembre de 2021, son de obligatorio cumplimiento, el o los proponentes deberán hacer estudio a detalle de la misma para poder modelar financieramente el proyecto y encontrar la viabilidad para participar en el mismo.	En primer lugar, se informa al interesado que en consideración a los ajustes de la Adenda No. 6 publicada en el Secop I y la página web de la entidad y el informe técnico del que trata el aviso informativo 8 ("Informe técnico ajuste por variación precio del acero") se realizaron las actualizaciones que la entidad consideró pertinentes dadas las condiciones actuales del proyecto, incorporando, entre otros, los efectos más importantes de la Ley de Inversión Social. Se invita al oferente a consultar nuevamente los documentos publicados en Secop I y la página web de la entidad y los montos de las variables plasmadas en la minuta de Contrato Parte Especial. Ahora bien, de acuerdo con la Sección 1.24 de la Parte General del contrato de concesión, el Cambio Tributario dentro del marco del contrato "Se refiere a la imposición de nuevos tributos o la eliminación o variación de los existentes, respecto de los vigentes al momento de la presentación de la Oferta, que en forma directa y en su efecto acumulado, impacte positiva o negativamente el costo de ejecución del Contrato para el Concesionario." De acuerdo con lo anterior solo podrá reclamarse por cambios tributarios expedidos con posterioridad a la presentación de la Oferta, la cual ocurrirá en los próximos meses, y por lo tanto los efectos de la "Ley de Inversión Social" al estar ya sancionada la Ley, deben ser incorporados en la oferta desde ahora y no podrán ser reclamados como Cambio Tributario posteriormente. Lo anterior de acuerdo con la sección 1.6.2 del pliego de condiciones y otros aplicables. Así mismo, se aclara que el CONPES con el cual se incorporó el riesgo de cambio tributario desde los contratos 4G es el CONPES 3800 y en este se indican los lineamientos sobre la asignación del riesgo pues este es el objetivo de tales documentos, y por lo tanto no se mencionan allí directamente leyes o tarifas de impuestos directamente, por lo cual no es correcta su apreciación sobre el CONPES. Finalmente, se aclara que no es procedente la referencia a "adiciones del contrato" dentro del contexto de esta observación.		Financiera – Riesgos
1610	CUATRECASAS	ALESSIA ABELLO GALVIS, mayor de edad, identificada como aparece al pie de mi firma, domiciliada en la ciudad de Bogotá, actuando en calidad de peticionaria y en ejercicio del derecho fundamental de petición regulado en la Ley 1755 de 2015 y las normas concordantes. Me dirijo a ustedes con la finalidad de que se resuelva una petición de carácter URGENTE, referente a la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2021 – ACCESOS NORTE FASE II (en adelante "la Licitación"), publicada por la Agencia Nacional de Infraestructura (en adelante "la Entidad") que tiene por objeto "el otorgamiento de una concesión que, bajo el esquema de Asociación Público Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, permita llevar a cabo la financiación, elaboración de estudios y diseños definitivos, gestión ambiental, gestión predial, gestión social, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del corredor PROYECTO ACCESOS NORTE FASE II" (en adelante "el Proyecto"). Lo anterior, previas las siguientes, CONSIDERACIONES 1. La Entidad abrió la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2021 referente al proyecto ACCESOS NORTE FASE II. 2. El proyecto mencionado en el numeral inmediatamente anterior siguió el procedimiento establecido en la Ley 80 de 1993 y las normas concordantes. Por lo cual, sus etapas fueron surtidas de conformidad con el cronograma previsto en el numeral 2.3., de la Página 17, ubicado en el Capítulo II que fue previamente modificado por la Adenda No. 1, la cual, indica lo siguiente: Imagen No. 1 Fuente: Adenda No. 1 – Página 2 3. Desde la Audiencia de Aclaraciones y en observaciones posteriores se expuso por diferentes interesados que, pese a que la fecha prevista para el Cierre del plazo de la Licitación Pública fue previamente modificada (aplazada para el 2 de noviembre de 2021), este plazo resulta INSUFICIENTE para efectos de (i)estructurar de manera adecuada las propuestas; (ii) analizar y cuantificar los riesgos asignados a la parte privada; (iii) preparar un modelo financiero razonable y ajustado al proyecto y a los riesgos; y (iv) adelantar los trámites internos de autorizaciones corporativas necesarios para participar en el proceso, junto con las traducciones, apostillas y demás legalizaciones necesarios para que tales autorizaciones puedan ser aportadas al proceso de selección.	Se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP I, por lo cual, no es procedente la ampliación del plazo para el cierre de la Licitación. Así mismo, se informa que la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2021 fue suspendida desde el día 20 de octubre de 2021 hasta el 02 de diciembre de 2021 y a través de la Resolución No. 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021 se reanudó la licitación pública, la cual dispuso en su artículo segundo se estableció el cronograma actual del proceso. Así las cosas, la Entidad considera que no es procedente la suspensión requerida.		Técnica – Financiera– Jurídica

1611	Copasa 24/09/2021	Teniendo en cuenta que la fecha para la publicación de respuestas a las preguntas y solicitudes de aclaración ha sido modificada, y sabiendo que dichas respuestas son importantes para el estudio y valoración del proyecto, consideramos que el plazo de presentación de ofertas que se encuentra contemplado en el cronograma es insuficiente. Por este motivo, solicitamos amablemente se amplie la presentación de ofertas por lo menos 1 mes con respecto a la fecha actualmente establecida (2/11/2021), de forma que se garantice a los posibles oferentes el tiempo suficiente para revisar y adoptar la información que se publicará en las respuestas.	Se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP, así mismo se informa que mediante la Resolución No. 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021 se reanudó la licitación pública y en su artículo segundo se estableció el cronograma actual del proceso.	Pliego de condiciones, capitulo II, Sección 2.3. Cronograma de la Licitación Pública	Jurídica – Estructuración
1612	SACYR 23/09/2021	Respetado Ingeniero Fuertes, muy buenas tardes, El motivo de este correo es pedir amablemente su colaboración para la aprobación y gestión del permiso de acceso a los Peajes (Pistas y cuartos técnicos) de Andes, Fusca y Unisabana, CCO, Basculas y Áreas de servicio. Que hacen parte del proyecto de Accesos Norte II, dentro del marco de la licitación de la 5G que se viene realizando este año. La visita técnica se realizará el día jueves 30 de septiembre de 2021. Agradecemos su ayuda y gestión con el ingreso de las siguientes personas: Nombre Cedula Luz Gonzalez 1.010.224.840 Edgar Mendoza 13.171.685 Diego Bonilla 1.014.210.335 Quedo atenta a cualquier comentario,	Se informa al interesado que las visitas e inspecciones a los sitios en los cuales se desarrollara el proyecto, es su responsabilidad de acuerdo con los estipulado en la Sección 1.8 del Proyecto de Pliego de Condiciones. Se aclara que dentro de las obligaciones del contrato no se encuentran incluidas las Estaciones de Peajes, Básculas, Áreas de Servicio. Adicionalmente se informa que de acuerdo con lo establecido en el Apéndice Técnico 1, Sección III.1, el futuro Concesionario deberá implementar las instalaciones requeridas para el CCO del proyecto Accesos Norte Fase II. Finalmente, se informa que de acuerdo con lo establecido en la Sección 1.158, de la Tabla de Referencias del Contrato Parte Especial, se determina que el recaudo de peaje de las Estaciones de Peaje existentes del Proyecto será una obligación que deberá cumplir el Concesionario Recaudador en los términos y condiciones dispuestos en el Contrato No. 001 de 2017. Adicionalmente, debido a que el recaudo de peaje en las Estaciones de Peaje existentes será adelantado por el Concesionario Recaudador, entiéndase eliminadas de la Parte General cualquier referencia a la obligación del Concesionario de adelantar dicho recaudo.		Técnica
1613	Constructora Conconcreto S.A. 27/09/2021	Una vez revisada la información del estructurador con relación a los mejoramientos y llenos que se deben realizar en las diferentes unidades funcionales, se identifica que el volumen de los llenos con Ceniza para dichas obras es muy superior con relación a la capacidad de producción de las empresas que producen dicho material. Debido a lo anterior se ha identificado que es posible la instalación de otros materiales (que tienen valores superiores a los de las cenizas) diferentes pero que debido a su peso requieren de un tiempo adicional para consolidar y/o precargar los terraplenes, por lo anterior los plazos establecidos para la ejecución de los trabajos son inferiores a los realmente necesarios. por lo expuesto anteriormente solicitamos evaluar los plazos y los costos establecidos para la ejecución de las diferentes unidades funcionales y en especial el plazo referente a la Unidad funcional uno (1) en la que según cálculos se requiere un plazo cercano a los 30 meses	Se informa al interesado que, de conformidad con la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, en la Sección 6.2 del Contrato Parte Especial se realizaron ajustes al plazo de ejecución de algunas unidades Funcionales, para este caso, el plazo de la UF1 cambió de 18 a 30 meses.	APÉNDICE TÉCNICO 1	Técnica
1614	Constructora Conconcreto S.A. 27/09/2021	Teniendo en cuenta que en los documentos que componen la adenda dos (2) especificamente en el apéndice técnico uno (1) Nota 7 de la tabla 7 " Unidades funcionales 0 a 7) aparece lo siguiente: "se podrá disminuir la sección del perfil vial, representados en los anchos del separador y del espacio público", y se adiciona "(...)siempre y cuando este ajuste obedezca a restricciones generadas por decisiones de la Autoridad Ambiental Competente.", solicitamos indicar como será el procedimiento y cómo será la intermediación de la ANI frente a la Autoridad Ambiental Competente para justificar dicha decisión. ¿Como sería la retribución de este mayor costo (predial, ambiental, social, etc.), en el caso en el que la autoridad ambiental defina el desplazamiento del corredor vial hacia el costado oriental del proyecto? 	Se informa al interesado que, de acuerdo con la Adenda No 5 publicada en la página web de la entidad y en el Secop, en el Apéndice Técnico 1, Tabla 7, Nota 7 de la siguiente manera: "Nota (7)" La UF6, entre el KI+400 al KS+900, se podrán disminuir los anchos del separador y del Espacó Público especificados, con el fin de evitar la afectación por la RFPTVDH.". Por lo anterior, ya no se deberá esperar el pronunciamiento de la Autoridad Ambiental para la definición del perfil vial, el cual se deberá implementar de acuerdo con el Alcance definido en el Apéndice Técnico 1.	APÉNDICE TÉCNICO 1	Técnica – Ambiental

1615	Constructora Conconcreto S.A. 27/09/2021	Se solicita a la ANI una revisión de los plazos establecidos para las unidades funcionales, toda vez que las longitudes son similares en los diferentes casos, sin embargo, se observa discrepancia en los plazos establecidos para la ejecución de estas. De igual forma se observa que en la partición de las unidades funcionales uno y dos existe una discrepancia, toda vez que para que pueda entrar en funcionamiento la totalidad de la unidad funcional uno se debería primero haber terminado la unidad funcional dos. Solicitamos revisar los alcances y la coordinación de entrada en funcionamiento de las unidades funcionales	Se informa al interesado que, de conformidad con la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, en la Sección 6.2 del Contrato Parte Especial se realizaron ajustes al plazo de ejecución de algunas unidades Funcionales, para este caso, el plazo de la UF1 cambió de 18 a 30 meses.	ANEXO 1 CONTRATO PARTE ESPECIAL	Técnica
1616	Constructora Conconcreto S.A. 27/09/2021	Entendemos que toda la protección para redes de servicios públicos (como es la tubería de la red matriz de Acueducto Tibitoc), para obras definitivas como los puentes y Retornos sobre la Autopista Norte, así como para las obras temporales como cruces para desvíos o vías de servicio temporal, se pagaran por la subcuenta redes, favor confirmar nuestro entendimiento. en caso de respuestas negativa solicitamos a la ANI Incluir estos costos en esta subcuenta.	Se informa al interesado que las redes identificadas en los corredores del proyecto (entre estas Tibitoc) se encuentran relacionadas en el Apéndice Técnico 5, y de acuerdo con lo establecido en el numeral 8.2 (c) "Redes" del Contrato Parte General, el Concesionario deberá asumir los costos de traslado y protección de estas redes en los términos señalados en dicho numeral. Adicionalmente se adara que, en los Estudios y Diseños de referencia, se referenciaron las soluciones técnicas para las protecciones identificadas sobre la mencionada tubería, las cuales se incluyó su valoración en la Subcuenta Redes. Se aclara que las obras temporales como cruces para desvíos o vías de servicio temporal no se encuentran identificadas, ya que estás dependerán del planteamiento que el interesado haga con respecto a la planeación de sus obras y los procesos constructivos que implemente, para la ejecución de las obras. Por lo anterior se informa que no se considera la modificación en los costos en la Subcuenta de Redes. Finalmente, será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.	APÉNDICE TÉCNICO 5 INTERFERENCIAS CON REDES	Técnica
1618	Constructora Conconcreto S.A. 27/09/2021	Por lo anteriormente mencionado, nos permitimos solicitar el aplazamiento del cierre de la presentación de oferta en por lo menos dos meses una vez se materialicen y se incluyan en la estructuración del proyecto los ajustes pertinentes para que terceros interesados puedan presentar oferta en las condiciones esperadas por la Entidad.	Se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP, así mismo se informa que mediante la Resolución No. 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021 se reanudó la licitación pública y en su artículo segundo se estableció el cronograma actual del proceso.	PLIEGO DE CONDICIONES	Jurídica – Estructuración
1619	STRABAG S.A.S. 28/09/2021	En opinión de nuestros consultores geotécnicos, la solución de pilotes propuesta en la estructuración puede utilizarse para mejorar la rigidez de los subsuelos, sin embargo, en los subsuelos cohesivos (si no se aplica una precarga) esto no sería una solución técnica más razonable. Por tanto y viendo las limitaciones en los plazos propuestos por la ANI del 6,2 Programación de las Obras de la Parte Especial del Contrato, particularmente en la UF1 con un plazo total de construcción de 18 meses hacen de las soluciones técnicas presentadas en los documentos sean inviables en tal periodo de tiempo. En vista que la ANI solicita que el oferente efectúe alguna evaluaciones adicionales a las presentadas en los documentos de licitación, es que se hemos estudiado una serie de soluciones alternativas que permitan una consolidación de suelos inducida por efectos de tratamientos mecánicos, lo anterior tomando en cuenta la extremadamente baja capacidad de soporte de los suelos a intervenir, en todos los casos la resultante es que el plazo de tiempo no concuerda con los trabajos por ejecutar. Es debido a los anterior que se solicita a la ANI modificar el plazo de construcción de al menos la UF1 de 18 a 26 meses lo que permitiría tener un tiempo de efectiva precarga y traerá como consecuencia evitar los asentamientos diferenciales en una etapa inmediata al final del plazo de la construcción.	Se informa al interesado que, de conformidad con la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, en la Sección 6.2 del Contrato Parte Especial se realizaron ajustes al plazo de ejecución de algunas unidades Funcionales, para este caso, el plazo de la UF1 cambió de 18 a 30 meses.	Minuta Contrato - Parte Especial	Técnica
1621	STRABAG S.A.S. 28/09/2021	En vista que la ANI se reafirma en que los efectos de los costos y las demoras en la obtención de las licencias ambientales, planes de manejo ambiental, conceptos y demás permisos de carácter ambiental, así como las gestiones y actividades derivadas de los acuerdos de nuevas consultas previas con las comunidades, son riesgos que debe asumir el concesionario y al mismo tiempo advierte que la probabilidad y el impacto porque esto suceda es ALTO y puede traer como consecuencia perdida de tiempo, extensión de plazo y probablemente incremento en costos, es que se solicita nuevamente a la ANI reconsiderar los plazos de ejecución de las Unidades Funcionales del proyecto, en especial la UF1 y pasarla de 18 a 26 meses como mínimo.	Se informa al interesado que, de conformidad con la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, en la Sección 6.2 del Contrato Parte Especial se realizaron ajustes al plazo de ejecución de algunas unidades Funcionales, para este caso, el plazo de la UF1 cambió de 18 a 30 meses.	Matriz de Riesgo del Proyecto	Técnica

1624	STRABAG S.A.S. 28/09/2021	En el AT1 se indica que en caso de ser necesaria la disminución del alcance de que trata la Sección 4.6 (e) de la Parte Especial, el Concesionario deberá tener en cuenta las intervenciones del mejoramiento del corredor existente (Autopista Norte) sin incluir el espacio público ni carriles de Transmilenio y adicionalmente deberá considerar las consecuencias favorables y desfavorables derivadas del ajuste del alcance que acuerden las partes, por lo que no podrán ser utilizadas por el Concesionario para futuras reclamaciones, ni se activará el Riesgo de Menor Recaudo descrito en la Sección 3.3(i) de la Parte General. No se tiene claro entonces cual será el alcance, por ejemplo el concesionario debe anticipar una gestión predial, de movilización de redes, de diseños, de aprobaciones ambientales, iniciar la construcción etc. previo a la fecha indicada del primer incremento de la estructura tarifaria y teniendo plazos contractuales por cumplir en las diferentes unidades funcionales, por tanto NO aparenta lógico pensar que este esperado lo indicado en la Sección 5.2(a)(i) dentro de los noventa (90) Días siguientes al 16 de enero de 2024. Es debido a lo anterior que consideramos que no es congruente que la etapa de construcción este en marcha cuando unos 6 o 7 meses después en caso que NO se de el incremento ya existan obras en proceso y que al mismo tiempos exista la posibilidad de configurar la causal de Terminación Anticipada del Contrato descrita en la Sección 17.2(b)(vi) de la tabla de referencias a la Parte General de que trata el CAPÍTULO II de esta Parte Especial. Es por ello que solicitamos de la ANI analizar esta posibilidad y al menos definir claramente los alcances de la concesión en el periodo de tiempo determinado entre el inicio de obras y la fecha del primer incremento tarifario, y que se brinde con propósito de claridad a los oferentes una respuesta al respecto.	Se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, se realizaron modificaciones en las Secciones 4.2 y 4.6 de la Parte Especial del Contrato, fueron ajustadas, por lo que se sugiere revisar la nueva regulación para una mejor comprensión del proyecto, en lo que respecta a los incrementos tarifarios. De lo anterior, se aclara que, en caso de no darse el primer incremento tarifario en la fecha prevista, el Concesionario podrá proponer diferentes alternativas para lograr dicho incremento de manera gradual durante la Etapa Preoperativa y esta condición no producirá una modificación en el alcance del proyecto. Así mismo, se informa que en la mencionada adenda se realizaron ajustes al Contrato y se estableció en las Secciones 4.6 (c) y 4.6 (d) de la Parte Especial que en el evento que, por causas no imputables al Concesionario, no sea posible realizar los incrementos tarifarios, cumpliendo las condiciones allí previstas, se entenderá materializado el Riesgo de Menor Recaudo de conformidad con la Sección 3.3 (i) del Contrato Parte General respectivamente. En ese sentido, si dichos eventos se mantienen por un término superior a noventa (90) Días, se causará a favor del Concesionario una compensación por menor Recaudo de Peaje. Por lo anterior, la ANI lo invita a revisar con detalle las nuevas regulaciones con la finalidad de que sean consideradas en la estructuración de su Oferta. En tal sentido, no se acepta lo solicitado por el observante.	Apéndice Técnico 1	Técnica – Financiera– Jurídica
1626	STRABAG S.A.S. 28/09/2021	En el Apéndice 1 de la Adenda 2 se indica que "en caso de ser necesaria la disminución del alcance de que trata la Sección 4.6 (e) de la Parte Especial, el Concesionario deberá tener en cuenta las intervenciones del mejoramiento del corredor existente (Autopista Norte) sin incluir el espacio público ni carriles de Transmilenio y adicionalmente deberá considerar las consecuencias favorables y desfavorables derivadas del ajuste del alcance que acuerden las partes, por lo que no podrán ser utilizadas por el Concesionario para futuras reclamaciones, ni se activará el Riesgo de Menor Recaudo descrito en la Sección 3.3(i) de la Parte General." Adicionalmente en el inciso e) se indica que: "Cuando por causas no imputables al Concesionario, no sea posible realizar el primer incremento de la estructura tarifaria de que trata la Sección 5.2(a)(i) dentro de los noventa (90) Días siguientes al 16 de enero de 2024, las Partes de mutuo acuerdo y de buena fe revisarán el alcance del Contrato para determinar si resulta viable su modificación, priorizando las Intervenciones sobre los carriles mixtos de las Unidades Funcionales asociadas a la Autopista Norte, y de no ser procedente se configurará la causal de Terminación Anticipada del Contrato descrita en la Sección 17.2(b)(vi) de la tabla de referencias a la Parte General de que trata el CAPÍTULO II de esta Parte Especial." Por lo que nos surgen las siguientes observaciones: ¿Que sucede con la longitud de los puentes peatonales en caso que NO se construya el espacio público y el carril de Transmilenio?. ¿Qué sucede con los predios ya ofertados por el concesionario que pueden ser necesarios para el diseño completo que incluye Espacio y carril de Transmilenio, el cual fue aprobado previo al inicio de la fase de construcción, tiene intervenciones iniciadas y es parte del área requerida incluida en la solicitud de licencia ambiental? ¿Qué sucede con el puente y la intersección El Polo, cuál será su alcance? ¿El inicio de la fase de construcción de las UF1 y UF2 es anterior a la fecha 16-01-2024 como esto afecta a la ANI y al Concesionario pensando que el Concesionario debe ejecutar el proyecto de acuerdo a los planos de diseño no objetados por Interventoría/ANI en una etapa anterior y para esa fecha ya habrán por lo menos 10 meses de ejecución de obras? Puesto que los alcances e impactos son diferentes frente a los escenarios planteado ¿Qué diseños se deben presentar en la etapa de pre-construcción y que diseños se deben utilizar para solicitar la licencia ambiental?	Se informa al interesado que, conforme a lo establecido en la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, las condiciones para el logro del primer incremento tarifario cambiaron, siendo ajustadas conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión Parte Especial, Sección 4.6, y eliminando la Sección 4.2 (d) por lo que se sugiere la revisión del documento para la comprensión del ajuste de la regulación al respecto.		Técnica
1627	STRABAG S.A.S. 28/09/2021	En la adenda 2 se relaciona en la Parte Especial definiciones sobre la Unidad Funcional 0 y los indicadores que deberá cumplir divididos en Unidad Funcional UF-EP y UF-EO. Se solicita a la ANI definir en el Apéndice técnico 4 cuales son estas unidades funcionales y los indicadores relacionados con ellas.	Se aclara al interesado que la información con respecto a los Indicadores que hacen parte de la UF0 en las etapas Preoperativa y de Operación y Mantenimiento, esta definida de manera clara dentro de los documentos del contrato como se muestra: •En la Adenda 2, se incluyó en la Tabla de Referencias la sección 1.195 que aclara que UF0-EP (Etapa Preoperativa) que inicia ciento veinte (120) días a partir de la fecha de inicio y los niveles de servicio mínimos que se establecen en el Apéndice Técnico 4, y la UF0-EO (Etapa Operativa) establece los Indicadores E1 al E22, O1 al O6 de dicho Apéndice. •En el Apéndice Técnico 4, se establecen en las Tablas 1, 2 y 3 los Indicadores que se deben cumplir para la etapas Preoperativa y Operativa de la UF0. •En el Apéndice Técnico 4, en la Tabla 4 se identifican para la UF0 el valor a ponderar de cada uno de los indicadores en el Índice de Cumplimiento de la UF0.	Adenda 2	Técnica
1628	STRABAG S.A.S. 28/09/2021	Agradecemos aclarar si en el caso de no ser posible el primer incremento de peaje, se considera que el alcance de la Unidad funcional 6 será solo el de mejoramiento de la calzada existente?	Se informa al interesado que, conforme a lo establecido en la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, las condiciones para el logro del primer incremento tarifario cambiaron, siendo ajustadas conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión Parte Especial, Sección 4.6, y eliminando la Sección 4.2 (d) por lo que se sugiere la revisión del documento para la comprensión del ajuste de la regulación al respecto.	Adenda 2	Técnica

1629	STRABAG S.A.S. 28/09/2021	La Parte Especial del contrato en el capítulo 4.6(e) se estipula, que en caso de no ser procedente la modificación del alcance de la Autopista Norte se configurará la causal de terminación anticipada del contrato. Teniendo en cuenta que la ANI propone desde ya la reducción del alcance de la Autopista Norte, se considera que esta propuesta tiene que ser analizada de acuerdo a su viabilidad antes de ser acordada entre las partes?	Se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, se realizaron modificaciones en las Secciones 4.2 y 4.6 de la Parte Especial del Contrato, fueron ajustadas, por lo que se sugiere revisar la nueva regulación para una mejor comprensión del proyecto, en lo que respecta a los incrementos tarifarios. De lo anterior, se aclara que, en caso de no darse el primer incremento tarifario en la fecha prevista, el Concesionario podrá proponer diferentes alternativas para lograr dicho incremento de manera gradual durante la Etapa Preoperativa y esta condición no producirá una modificación en el alcance del proyecto. Así mismo, se informa que en la mencionada adenda se realizaron ajustes al Contrato y se estableció en las Secciones 4.6 (c) y 4.6 (d) de la Parte Especial que en el evento que, por causas no imputables al Concesionario, no sea posible realizar los incrementos tarifarios, cumpliendo las condiciones allí previstas, se entenderá materializado el Riesgo de Menor Recaudo de conformidad con la Sección 3.3 (i) del Contrato Parte General respectivamente. En ese sentido, si dichos eventos se mantienen por un término superior a noventa (90) Días, se causará a favor del Concesionario una compensación por menor Recaudo de Peaje. Por lo anterior, la ANI lo invita a revisar con detalle las nuevas regulaciones con la finalidad de que sean consideradas en la estructuración de su Oferta. En tal sentido, no se acepta lo solicitado por el observante.	Minuta Parte Especial	Técnica – Financiera– Jurídica
1630	STRABAG S.A.S. 28/09/2021	Es correcto nuestro entendimiento que la UF5 (Intersección El Polo) tendrá también que ser adecuada en caso de haber un cambio en el alcance de la Autopista Norte, limitándose solo al ancho de las calzadas a construir?	Se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda 6 publicada en SECOP I y en la página web de la entidad, se ajustó el alcance de la UF5, en el sentido de eliminar la construcción del intercambiador El Polo y en su lugar, el Concesionario deberá elaborar los estudios y diseños a Fase III de dicha obra.	Minuta Parte Especial - apéndice Técnico 1	Técnica
1631	STRABAG S.A.S. 28/09/2021	En la tabla 7 del apéndice técnico 1, para la UF5 la intersección El Polo se establece "En la parte central de la intersección debe armonizarse con el perfil vial del plan de ordenamiento zonal del norte "Ciudad de Lagos de Torca" de la AV. El Polo". En la siguiente imagen se observa que se proyectan 2 puentes vehiculares, cada uno de 18.50 m de ancho que permitirían el transito vehicular futuro de la Avenida El Polo y de los retornos. Es correcto nuestro entendimiento que con ello se cumple el requerimiento de ANI para el proyecto ACCESOS NORTE 2 para transito vehicular y, debido a que la Avenida El Polo no está en funcionamiento, no se requieren pasos peatonales y por lo tanto no se incluyen en el ancho del puente. Por favor confirmar si nuestro entendimiento es correcto o por el contrario si se requieren otros anchos, en tal caso solicitamos que ANI defina en el apéndice técnico 1 las características y la sección que el contrato de ACCESOS NORTE 2 requiere para este puente en la intersección El Polo. (Ver imagen en documento anexo)	Se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda 6 publicada en SECOP I y en la página web de la entidad, se ajustó el alcance de la UF5, en el sentido de eliminar la construcción del intercambiador El Polo y en su lugar, el Concesionario deberá elaborar los estudios y diseños a Fase III de dicha obra. Así las cosas, se aclara al interesado que, para el intercambiador EL POLO, se plantea el diseño de dos puentes separados, cada uno con una sección transversal en su tablero de 9 metros, así las cosas, cada puente tendría dos carriles de circulación y se cumple con la necesidad de un total de 4 carriles.	Apéndice técnico 1 - Tabla 7 - Unidades Funcionales 0 a 7	Técnica
1632	STRABAG S.A.S. 28/09/2021	De conformidad con los ajustes efectuados mediante Adenda 2, al Apéndice Técnico 1,Tabla 9 - UF 0 A UF 7 Obras que como mínimo debe desarrollar el Concesionario, referente a: Nota 1: En los pasos de los humedales la sección de la ciclorruta y el andén se deberán diseñar de acuerdo con las disposiciones consignadas en los instrumentos de manejo y control ambiental de los humedales y de planificación territorial en ese orden. Lo anterior a fin de cumplir con los términos de referencia fijados por la elaboración de los Estudio de Impacto Ambiental fijados por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales. Se solicita a la ANI especificar los anchos de andén y ciclorruta que deberán ejecutarse, toda vez que existe una discrepancia entre lo indicado en el Anexo 1 del Decreto 088 de 2017 y la sección típica aplicable descrita en el la Figura 6 del Apéndice Técnico 1, Alcance del Proyecto. (Ver imagen en documento anexo)	Se informa al interesado que, mediante Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la Entidad se ajustó el Apéndice Técnico 1, con respecto al ancho del espacio público que se dejó para la Autopista Norte de 6.0 m en donde se debera cumplir 3.0 m como mínimo de ciclo ruta. Se adara que el alcance del proyecto es lo especificado en el Apéndice Técnico 1.	Apéndice Técnico 1	Técnica
1635	ZULETA ABOGADOS - MIGUEL IGNACIO CASTRO MUÑOZ (Reunión Informativa del 29/09/2021)	c. En el Contrato en la parte especial, aunque sí existe una reglamentación acerca de qué ocurriría o cómo procedería o cómo se haría esa transferencia de recursos desde una subcuenta de Accesos Norte 1 a una Subcuenta de Accesos Norte 2, la duda que se genera es que la obligación que pareciera tener la ANI no es una obligación que pareciera ser tan contundente. Cuando uno lee la redacción que esta propuesta dice hará todas las gestiones para que el recaudo se transfiera, pero no existe una obligación sobre cómo efectuará la transferencia de los recursos y garantizará que los recursos correspondientes a Accesos Norte 2 fluyan en los valores y en los porcentajes acordados, pues una cosa es efectuar gestiones y otra cosa es garantizar que el porcentaje efectivo que le corresponde a Accesos Norte 2 en efecto fluya de un contrato a otro y es la obligación más estricta, más clara. Es absolutamente necesario, incluso para efectos de financiación del proyecto dado que es la fuente principal del ingreso.	Se informa al interesado que, en línea con lo indicado en la respuesta anterior (#1634), la ANI garantizará que el Patrimonio Autónomo Recaudo consigne dentro de los diez (10) primeros Días Hábiles de cada Mes el total del Ingreso de Peaje del Mes inmediatamente anterior, incluso en el evento que no se encuentre vigente el Contrato No. 001 de 2017, por lo cual ya se considera atendida su solicitud.		Financiera
1636	ZULETA ABOGADOS - MIGUEL IGNACIO CASTRO MUÑOZ (Reunión Informativa del 29/09/2021)	d. Otra que también está relacionada con el riesgo de recaudo es: preocupa un poco que el fondeo de la subcuenta de contingencias se haga precisamente con recursos de un fondeo de unos peajes que ni siquiera controla el concesionario; es decir, el riesgo derivado o el pago de ese riesgo de tráfico que podría llegar a asumir el Estado, se hace con cargo a unos recursos que recauda un tercero que es el concesionario de Accesos Norte 1, pero también no se hacen con cargo al presupuesto general de la Nación, como entendemos nosotros debería ocurrir en virtud de la aplicación de la Ley 448 para efectos del fondeo de la Subcuenta de Contingencias.	Se informa al interesado que la Sección 5.6(j) fue eliminada en la minuta de contrato Parte Especial publicada con la Adenda No. 6 en Secop I y en la página web de la Entidad, por lo cual ya no existe la Subcuenta Contingencias y tampoco el fondeo descrito por el interesado. En este sentido su observación ya no resulta procedente en la redacción actual del contrato. Se aclara que, sin perjuicio de lo anterior, se mantiene un plan de aportes al Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales a favor de este proyecto, que será fondeado con recursos del presupuesto público.		Financiera – Riesgos
1637	ZULETA ABOGADOS - MIGUEL IGNACIO CASTRO MUÑOZ (Reunión Informativa del 29/09/2021)	e. Por último, un aspecto que consideramos final e importante y lo hemos manifestado en otros procesos y es que no entendemos muy bien la lógica detrás de asignar o de regular de manera distinta los riesgos que puedan derivarse de aquellas obras que se ejecutarían conforme al factor de calidad a aquellas otras intervenciones que son propias del contrato. No entendemos esa distinción en el tratamiento de riesgos frente a esas dos circunstancias que consideramos son iguales y harán parte del objeto contractual. En el contrato existe un tratamiento de riesgos, por ejemplo, en cuanto a extensiones con temas prediales, etc., sobre las obras que se ofertan a título del factor de calidad, que tiene un tratamiento de riesgos sobre todo en el tema de lo que podría ser la participación pública en esos riesgos distinta a las intervenciones que están pactadas en el contrato, si son obras que seguramente todos los oferentes van a proponer, van a licitar para que finalmente le sea adjudicado el contrato. No entendemos la diferencia en el tratamiento de riesgos de estas particulares frente a las demás intervenciones pactadas en el contrato, esa es la pregunta.	Se informa al interesado que no se acepta su solicitud, ya que las obras correspondientes al Factor de Calidad sección V.2 del Apendice Técnico 1 son un ofrecimiento opcional en el marco del proceso de selección. En este sentido se determinó que no se puede asumir ningún costo ni sobrecosto derivado de ellas con cargo a las subcuentas Predios, Redes ni Compensaciones Socioambientales, respectivamente, sino que deben ser asumidos por el futuro Concesionario bajo su entera cuenta y riesgo. De igual forma la entidad considera incierta la afirmación de la observante, ya que no es posible para la entidad determinar si todos los oferentes incluirán esta opción es sus propuestas, hasta tanto las propuestas no sean recibidas y surtan el respectivo proceso de evaluación. En tal sentido la entidad considera pertinente otorgar un puntaje adicional aquellos oferentes que cuenten con la capacidad de asumir todos los riesgos asociados al desarrollo de las obras de factor de calidad.		Financiera – Riesgos
1638	STRABAG S.A.S.- 2. LENIN FLORES (Reunión Informativa del 29/09/2021)	a. Nosotros hemos identificado alrededor de 5 escenarios, de los cuales 4 pueden tener una importancia relevante para que puedan ser analizados en nuestros análisis financieros, para determinar dígamos la factibilidad de este proyecto. Hemos recibido la adenda del Apéndice técnico 1, quisiera enmarcar los escenarios que nosotros vemos, no sabemos si hay algún escenario más que contempla la ANI y que nos pueda proporcionar: Uno es tener el proyecto completo. El segundo, ya el primer incremento, se hace importante porque reduce drásticamente el alcance del trabajo que se pueda tener sobre la Autopista Norte como de espacio público como en los carriles de Transmilenio. No está muy clara la obligación sobre la reserva de Transmilenio y por otro lado no está muy clara la obligación en cuanto a mantener los anchos de la sección típica original, que es muy importante definirlo, porque eso incide en la UF 5 en los anchos del puente sobre la 201, incluye los anchos de puente sobre los accesos sobre las paradas de Transmilenio, etc.; es decir, tiene implicaciones que van más allá de solamente reducir la sección, ya que no se indica si también el reducir esa sección de esos carriles de Transmilenio va a reducir el completo alcance del proyecto.. Un tercer escenario estaba ya determinando previamente, debido a un segundo incremento, la posibilidad de hacer un incremento y que la carrera 7 solamente será rehabilitada en el carril existente y olvidarnos de la segunda calzada en su lugar.	Se informa al interesado que, conforme a lo establecido en la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, las condiciones para el logro del primer incremento tarifario cambiaron, siendo ajustadas conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión Parte Especial, Sección 4.6, y eliminando la Sección 4.2 (d) por lo que se sugiere la revisión del documento para la comprensión del ajuste de la regulación al respecto.		Técnica

1639	STRABAG S.A.S.- 2. LENIN FLORES (Reunión Informativa del 29/09/2021)	b. La segunda consulta viene relacionada con el mismo presupuesto que ha tenido la ANI y que ha manejado desde el inicio del proyecto y que hasta la fecha no ha cambiado; sin embargo, los alcances han ido variando conforme el proceso ha ido avanzando, me refiero particularmente a todo lo que se ha dado en la zona de los humedales, en la cual se estableció una nueva cota de inundación, nueva propuesta particularmente importante por unas condiciones que se están dando; o sea, es una zona que concentra un valor muy alto en el presupuesto para poder garantizar el paso y luego garantizar los indicadores durante el tiempo de operación y construcción. Para esto también resalta el hecho que la totalidad de los 18 meses de preconstrucción, se entiende que es un tiempo que pudiera parecer suficiente para obtener todas las licencias y nos parece digamos adecuado. El plazo de construcción se ha extendido a 5 años y medio precisamente por dar una oportunidad a la institución de poder resolver digamos varias etapas o pulsar varias etapas, entre ellas los predios, las cuestiones ambientales que pudieran estar a su cargo; sin embargo, reiteradamente hemos solicitado la revisión de los plazos de construcción particularmente en algunas unidades funcionales, voy a especificar específicamente UF1 que es de 18 meses cuando aparentemente ese tiempo no da y nuestros resultados en nuestras intervenciones, de acuerdo a nuestros asesores técnicos se necesita un período mayor para la construcción, precisamente porque tiene que ver una pre consolidación del material que fue derivada del cambio en la rasante en esta zona, entonces pedimos que si bien es cierto el proyecto tiene un plazo de 5 años y medio ya en la construcción, no entendemos por qué restringir tan fuerte las unidades funcionales y tenemos un plazo completo mucho mayor.	Se da respuesta al interesado de la siguiente manera: -Se aclara que el alcance del proyecto desde la publicación de los prepliegos y los pliegos definitivos no se ha modificado en longitud y las obras especificas de los corredores viales de la Autopista Norte, Carrera Séptima y la Perimetral de Sopó, con respecto a la cota de inundación de los humedales esta ha estado identificada en los estudios de referencia del proyecto, por lo cual no se había modificado el Presupuesto del proyecto; situación que si ocurre a partir de la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad ya que se modifica el Alcance y el Presupuesto del proyecto. -De conformidad con la Adenda No 6, en la Sección 6.2 del Contrato Parte Especial se realizaron ajustes en los plazos de ejecución de algunas Unidades Funcionales, para el caso de la UF1, cambia de 18 a 30 meses, y de la misma manera, para la UF3 cambia de 42 a 58 meses.		Técnica
1640	STRABAG S.A.S.- 2. LENIN FLORES (Reunión Informativa del 29/09/2021)	c. Tenemos también la consulta sobre el Transmilenio. Durante la presentación, en algún momento se dijo que la reversión hacia el IDU iba a ser de 2 años; sin embargo, en los documentos contractuales aparece que sea un año después de la finalización de cada una de las unidades funcionales. Puede ser importante que dentro de la estructuración estén colocadas estaciones de Transmilenio precisamente donde están los humedales, cuestión que al parecer tiene una razón, una salida en vista que hay un plan de manejo de los Lagos de Torca, un plan de manejo de los humedales. El tema de Transmilenio está ahí y se debería concentrar población que no debería de estar desarrollada dentro de los Lagos de Torca, lo que está provocando particularmente sobre los puentes y sobre los pasos un incremento en las secciones que se podría revisar simplemente colocando o indicando que estas unidades o que estas paradas de paradas de Transmilenio sean colocadas en otro lugar.	Se informa al interesado que, la reversión de Transmilenio fue establecida en 12 meses a partir de la terminación de la UF4, conforme a lo establecido en el Apéndice Técnico 1, numeral II.4, Tabla 6, UF0: "Se incluye la Operación y Mantenimiento rutinario para el carril de Transmilenio por doce (12) meses contados a partir de la suscripción del Acta de Terminación de la Unidad Funcional 4". Lo anterior, teniendo en cuenta que de acuerdo con la Sección 6.2 del Contrato Parte Especial, la UF4 es la última de las cuatro UF's que tienen infraestructura de Transmilenio (1, 2, 3 y 4) en iniciar Operación y Mantenimiento, por esta razón la UF4 es la que limita los 12 meses previo a la reversión anticipada de esta infraestructura el Distrito. Reversión anticipada que se regulo mediante la Adenda No 5 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, en la Sección 4.5(e) del Contrato Parte Especial. Finalmente se informa que la proyección de la ubicación de las Estaciones del Sistema Transmilenio fue definida en los parámetros operacionales de Transmilenio que en su momento los entrego TRANSMILENIO S.A para el desarrollo de la estructuración y compartidos en el Cuarto de Datos, Carpeta Otros Anexos, Carpeta D, archivo D1.		Técnica
1641	STRABAG S.A.S.- 2. LENIN FLORES (Reunión Informativa del 29/09/2021)	d. Otra situación importante para nosotros es que ANI nos defina en la subcuenta de redes: las subcuentas de redes sirven para la movilización y también para la protección de las redes existentes. Es para todos los participantes conocido que la Red de Tibitoc es terriblemente importante para la ciudad de Bogotá, todos conocemos también que son terrenos blandos, terrenos en medio de los cuales tenemos que hacer intervenciones importantes; el proteger esta Red requerirá una ingeniería importante para hacerlo, por tanto queremos que nos defina la ANI si esta protección de la tubería directa y los trabajos que vayan relacionados con Tibitoc durante el transcurso del proyecto o de las unidades funcionales involucrados, vía a ser cubierto por la subcuenta de redes y se prevó en la subcuenta de redes esta cantidad, es para nosotros importante eso.	Se informa al interesado que las redes identificadas en los corredores del proyecto (entre estas Tibitoc) se encuentran relacionadas en el Apéndice Técnico 5, y de acuerdo con lo establecido en el numeral 8.2 (c) "Redes" del Contrato Parte General, el Concesionario deberá asumir los costos de traslado (movilización) y protección de estas redes en los términos señalados en dicho numeral. Adicionalmente se aclara que, en los Estudios y Diseños de referencia, se proyectaron las soluciones técnicas para las protecciones requeridas sobre la mencionada tubería, las cuales se incluyó su valoración en la Subcuenta Redes y será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta. Finalmente, de acuerdo con la adenda No 5 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, se ajustó el Apéndice Técnico 5 referenciando la palabra "Protecciones"		Técnica
1642	STRABAG S.A.S.- 2. LENIN FLORES (Reunión Informativa del 29/09/2021)	e. Luego queremos advertir porqué dentro de los documentos de la ANI no aparece claro que en la estructuración se indique que la carrera 7 actual ya está dentro del área protegida la Reserva Van Der Hammen, sino se habla de una futura ampliación sobre la Reserva, eso es lo que hemos entendido de los documentos contractuales; sin embargo, queremos advertir a ANI que ya el proyecto está dentro de la Reserva, entonces si ya sabemos que hay grupos importantes que están encaminados a proteger a esa Reserva, por qué no indicar y por qué no alimentar desde el inicio una sección típica mínima para hacerlo; o sea, por qué no proponer la sección típica que requiere para este tipo de vía de parte de la ANI y que esa sea la solución.	Se da respuesta al interesado de la siguiente forma: Se aclara que el corredor existente de la Carrera Séptima no está dentro de la Reserva Forestal Thomas Van der Hammen - RFPTVDH. Se informa que aunque en los Estudios y Diseños de referencia se este proyectando una afectación sobre la RFPTVDH, en el sector entre el K4+400 al K5+900, el futuro Concesionario podrá proyectar la intervención de acuerdo a sus consideraciones técnicas y ambientales sobre la RFPTVDH y/o sobre la Reserva de Bosque Central de los Cerros Orientales ante la subdirección de Bosques y Biodiversidad del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible; lo anterior teniendo en cuenta la Resolución de Utilidad Pública e Interés Social – DUPIS del proyecto Accesos Norte Fase II, en la Carrera Séptima se ha tenido en cuenta en la franja de intervención, la consideración de un área mayor hacia el oriente de la calzada existente, la DUPIS está compartida en el Cuarto de Datos, Carpeta Otros Anexos, Carpeta B, que incluye la Franja de intervención de los corredores viales de la Autopista Norte, la Carrera Séptima y la Perimetral de Sopó. Finalmente, de acuerdo con la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, se ajustó el Apéndice Técnico 1, en el cual en la UF6 – Carrera Séptima el Espacio Publico pasa de 9.0 metros a 6.0 metros.		Técnica
1643	STRABAG S.A.S.- 2. LENIN FLORES (Reunión Informativa del 29/09/2021)	f. Dentro de los documentos de la licitación también se indican varias fuentes de material. Queremos advertir a la ANI que las fuentes de material que estaban dentro de la base de datos prácticamente no existen y los acarreos son ostensiblemente más largos de lo que suponen porque no hay material de calidad en la zona	Se informa al interesado que teniendo en cuenta la ubicación de proyecto, la estructuración técnica tuvo en cuenta fuentes de material disponibles dentro del area del proyecto para el suministro de insumos pétreos para la ejecución de las obras, razón por la cual, no aplica la estimación de valores adicionales por sobreacarreos que representen un incremento en el CAPEX. Finalmente, se acalara que las evaluaciones técnicas y consideraciones adicionales que requieran realizar los interesados será de su responsabilidad para la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta.		Técnica

1644	STRABAG S.A.S.- 2. LENIN FLORES (Reunión Informativa del 29/09/2021)	g. La otra cuestión importante es definir si la ANI puede considerar la ampliación del tiempo pensando que vamos a recibir respuestas y seguramente todos los oferentes hemos enviado algunas que son importantes valorar y requieren de un análisis y después por supuesto hacer nuestro análisis.	Se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP, así mismo se informa que mediante la Resolución No. 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021 se reanudó la licitación pública y en su artículo segundo se estableció el cronograma actual del proceso.		Jurídica – Estructuración
1645	STRABAG S.A.S.- 2. LENIN FLORES (Reunión Informativa del 29/09/2021)	h. Una última consulta que va a una homologación o una estructuración o una conversaciones con las varias entidades que están involucrados en la zona, particularmente con el IDU y me gustaría que la ANI fuera bastante clara en poder determinar si las vigas de los puentes tienen que realizarse de forma de cajón como lo está pidiendo el IDU o si por lo contrario podemos utilizar el Manuel de Puentes y las construcciones normales para los puentes que están en el paso de los humedales y en general los puentes que están dentro del alcance del contrato.	Se informa al interesado que, los Estudios y Diseños Fase III deben cumplir con las especificaciones técnicas requeridas para esta clase de infraestructura. Se aclara que la definición del tipo de viga en las estructuras (Puentes) deberá ser considerada por el futuro Concesionario de acuerdo con la definición técnica del proyecto y dando cumplimiento a las especificaciones del Apéndice Técnico 3. Finalmente se aclara que la interventoría del proyecto será la encargada de dar la No Objeción a los Estudios y Diseños.		Técnica
1646	BANCO SANTANDER - RAFAEL NIÑO (Reunión Informativa del 29/09/2021)	a. Se considere el plazo para extender la licitación en mínimo dos meses, dado que según la última adenda se modificó la fecha límite para dar respuesta por parte de la ANI, pero los plazos de cierre de la licitación se mantuvieron y adicional a ello hemos enviado una serie de preguntas que aún no han sido resultas y de estas dependerá el análisis y la presentación de la oferta.	Se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP, así mismo se informa que mediante la Resolución No. 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021 se reanudó la licitación pública y en su artículo segundo se estableció el cronograma actual del proceso.		Jurídica – Estructuración
1648	COPASA COLOMBIA - JAVIER ERNESTO HERNANDEZ (Reunión Informativa del 29/09/2021)	a. Tiene que ver con la subcuenta de redes: al basarnos en los términos de referencia, en los pliegos, los anexos, los contratos parte general y especial, existe una información preliminar de las redes húmedas: 5000 metros lineales, secas, gas y telecomunicaciones 60,000. Queremos solicitarle a la Entidad el soporte o cómo realizaron el costeo de estas redes, del traslado de las redes, modificación, protección de las redes en subcuenta. Esto debido a que en la subcuenta hay $62.000 millones y como ustedes saben este ítem puede impactar el equilibrio financiero económico del concesionario. Nosotros al hacer una revisión, una identificación y verificación del costeo y sus correspondientes franjas, hemos visto y hemos notado que el valor de las subcuentas está muy subvalorado, por lo que se solicita la revisión y ajuste de esta subcuenta de redes.	Por medio de la presente se da respuesta al interesado de la siguiente manera: -En los documentos referenciados se aclara que no se establecen los datos presentados y referidos por el interesado con respecto a los corredores de Bogotá y Sopó, en relación con las interferencia de redes Húmedas y/o Secas, sin embargo en la información compartida en el Cuarto de Datos, se puede identificar por tipos de redes húmedas (pluvial, alcantarillados e hidráulica) por diámetro y tipo de tubería de la red y la intervención propuesta; con respecto a las redes secas (telecomunicaciones, eléctricas y de gas) y el tipo de intervención propuesta. -Se aclara que, en el corredor de la Carrera Séptima, la información compartida en el Cuarto de Datos entre el K0+000 al K2+000, no hace parte del alcance del proyecto, ya que el alcance del corredor va del K2+000 hasta el K5+930. -En el Contrato Parte Especial, Sección 5.6 (c), se establece el monto de la Subcuenta Redes en ($61.496.296.151) del Mes de Referencia del Contrato. -Se aclara que, las evaluaciones técnicas y consideraciones que se realicen será de su responsabilidad la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta. Finalmente se informa que la informacion presentada en el Cuarto de Datos, se considera suficiente para conformar la factibilidad tecnica del proyecto por lo tanto no hay lugar hacer ajustes en la subcuenta de redes.		Técnica

1649	COPASA COLOMBIA - JAVIER ERNESTO HERNANDEZ (Reunión Informativa del 29/09/2021)	b. Estamos de acuerdo con lo que han expuesto en la revisión del plazo, en especial de la UF1; eso obviamente tiene que ver con los humedales, los puentes y no puede ser en 18 meses, mientras que la UF2 y la UF4 tienen unos plazos más largos y las unidades funcionales un poco más complicadas son la UF1 y la UF3, por lo que estamos atravesando los humedales en ambos costados.	Se informa al interesado que mediante Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, en la Sección 6.2 del Contrato Parte Especial se realizaron ajustes en los plazos de ejecución de algunas Unidades Funcionales, para el caso de la UF1, cambia de 18 a 30 meses, y de la misma manera, para la UF3 cambia de 42 a 58 meses.		Técnica
1651	ÁGORA BANCA DE INVERSION- BORIS RAMIREZ (Reunión Informativa del 29/09/2021)	b. La segunda pregunta va en relación con la Adenda 2. En la sección 1.3.10, en la definición de Banco aceptable, queremos confirmar simplemente respecto a ese cambio que hicieron que estemos de acuerdo: 1) uno con que en la primera en el romanito i) de la sección 1.3.10 se está haciendo referencia a la calificación de riesgo, cuando dicen equivalente a triple B menos o grado de inversión, que eso es una calificación con referencia a escala nacional o local colombiano y 2) en el segundo romanito ii), cuando están hablando también de un riesgo de crédito del plazo a largo plazo equivalente a triple B menos o grado de inversión con escala Estándar & Poor´s, es equivalente o se refiere a escala internacional, simplemente que haya esa claridad en las 2 escalas, que una sea local y la otra internacional, muchísimas gracias.	Se informa al interesado que mediante la adenda No. 5 que se publico en Secop I y en la página web de la Entidad, en el pliego de condiciones se modificó esta condición quedando de la siguiente manera la definición de Banco Aceptable (numeral 1.3.10), con lo cual se entiende aclarada su inquietud: *"Es (i) cualquier entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia y legalmente autorizada para operar en Colombia siempre que cuente con una calificación local vigente de riesgo de crédito de su deuda de largo plazo, que haya sido emitida por una sociedad calificadora de riesgos o valores autorizada para operar en Colombia y vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia, de AA+ o superior según la escala de BRC Investor Services, o su equivalente si se trata de otra firma calificadora. En caso de no contar con una calificación vigente emitida por una sociedad calificadora de riesgos o valores local, la entidad deberá contar con una calificación vigente de riesgo de crédito de su deuda de largo plazo que corresponda a "grado de inversión" (BBB- o superior) según la escala internacional de Standard & Poor's (S&P) o su equivalente si se trata de otra firma calificadora, que haya sido emitida por una sociedad calificadora de riesgos o valores internacionalmente reconocida, para lo cual se utilizará el registro que sobre el particular mantiene la Securities and Exchange Commission (SEC) de Estados Unidos de América en relación con el mercado de valores bajo la denominación "Nationally Recognized Statistical Rating Organization" correspondiente a la sigla "NRSRO"; o (ii) cualquier institución financiera del exterior siempre y cuando tenga una calificación vigente de riesgo de crédito de su deuda de largo plazo que corresponda a "grado de inversión" (BBB- o superior) según la escala internacional de Standard & Poor's (S&P), o su equivalente si se trata de otra firma calificadora. Esta calificación debe haber sido emitida por una sociedad calificadora de riesgos o valores autorizada para operar en Colombia y vigilada por la Superintendencia Financiera o una sociedad calificadora de riesgos o valores internacionalmente reconocida, para lo cual se utilizará el registro que sobre el particular mantiene la Securities and Exchange Commission (SEC) de Estados Unidos de América en relación con el mercado de valores bajo la denominación "Nationally Recognized Statistical Rating Organization" correspondiente a la sigla "NRSRO".* (subrayado fuera del original)		Financiera
1655	GARRIGUES ABOGADOS- ADRIANA ESPINOSA (Reunión Informativa del 29/09/2021)	d. Otro de los puntos es que también queríamos solicitar una aclaración o una regulación adicional que tiene que ver con la entrega de los carriles a Transmilenio. Si bien hay un Convenio del cual voy a leer el numeral para no cometer una imprecisión sobre lo que se acordó, es un convenio suscrito entre el IDU-Alcaldía-ANI, y en este convenio se dice que se deben establecer en el contrato de concesión las previsiones correspondientes a la entrega por parte de la ANI a Bogotá Distrito Capital de la infraestructura para Transmilenio o cualquier otro proyecto vial de transporte masivo, la cual será entregada una vez la misma se encuentre terminada y desafecte del contrato de concesión y nuestro contrato de concesión de accesos 2 establece que, en efecto, al cabo de 12 meses de operar esos carriles yo los tengo que entregar al distrito, ahí cuál es la única inquietud que nos surge y es obviamente anticipándonos a algo que puede o no ocurrir, pero si a uno se le ocurre es mejor regularlo, y es las condiciones de entrega: porque si a mí me dicen que si yo cumplo con las especificaciones particulares que están establecidas en el contrato de concesión el proceso de entrega será un proceso que no tomará más de un mes o algo similar, se organiza, se tiene establecido un protocolo y si yo tengo que entregar un acta, una memoria técnica o no memoria técnica pero algo que sea un poquito más comprensivo. El temor que nos surge es que al cabo de 12 meses puede surgir la controversia de que IDU no reciba porque no le parezca que se esté comportando bien la infraestructura o hubiera preferido tal o las normas, o no se acomodan a como Distrito estaba pensando, luego para nosotros es absolutamente importante que haya esa claridad y vuelvo y digo es como para anticiparse a cualquier problemática que se pueda llegar a suscitar en la entrega de esos tramos y que si hay desde hoy algo de claridad más allá de lo que establece este convenio, que traslada toda la carga del contrato de concesión, si sería muy útil mirar la posibilidad de hablar con el Distrito e incluso mirar la posibilidad desde ya de establecer un protocolo de entrega porque somos conscientes que si nosotros decimos todo lo que queramos decir en nuestro contrato de concesión pues no necesariamente vamos a obligar a la contraparte para que nos reciba o pues al IDU o a Transmilenio a quien decida el Distrito que no reciba los tramos.	Se informa al interesado que, mediante la Adenda No 5 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, en la Sección 4.5(e) del Contrato Parte Especial, la entidad realizó los ajustes que consideró pertinente con respecto a la reversión anticipada de las intervenciones e Infraestructura asociada a Transmilenio al Distrito y se reguló de manera detallada los pasos que se deben surtir entre el Concesionario y la Interventoría para la Reversión anticipada de la mencionada infraestructura.		Técnica
1656	GARRIGUES ABOGADOS- ADRIANA ESPINOSA (Reunión Informativa del 29/09/2021)	e. Finalmente y aquí también me uno a un par de solicitudes que se han hecho en este proceso, que no es igual a todos los procesos que venimos viendo y es un proceso que es muy bonito, pero que tiene unas particularidades bien especiales no sólo en materia predial, ambiental, de tarifa, sino en el mismo manejo del recaudo y la sensación que tenemos es que tal vez el plazo se está quedando un poco corto frente a muchas inquietudes que seguimos teniendo y más considerando que, sin perjuicio de agradecer este espacio tan útil para poder compartir con ustedes nuestras impresiones, el plazo para presentar preguntas ya se venció, ustedes ahora van a volver con las respuestas y eso generalmente va a producir inquietudes nuevas, entonces la solicitud que hacemos es que teniendo en cuenta que todavía hay un plazo legal para para ampliar, que se considere la ampliación por el plazo total considerando la apertura de un proceso nuevo de ronda de preguntas y respuestas, para que la ANI pueda garantizar la pluralidad de ofertas y que todos estos esfuerzos de verdad se vean materializados con ofertas competitivas.	Se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP, así mismo se informa que mediante la Resolución No. 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021 se reanudó la licitación pública y en su artículo segundo se estableció el cronograma actual del proceso.		Jurídica – Estructuración

1658	OHLA COLOMBIA- MANUEL FRANCISCO CABRALES (Reunión Informativa del 29/09/2021)	a. Mi observación está enfocada a un tema que han tocado previamente y está relacionada con el plazo de ejecución tan reducido de la UF1. Consideramos que el plazo contractual de 18 meses es insuficiente para poder completar esta unidad; nosotros ya hemos avanzado considerablemente en lo que es el análisis técnico-constructivo del proyecto y, sumado al propio proceso constructivo, diseño y demás, encontramos algunas complejidades adicionales que complican el cumplimiento contractual de los plazos para esta unidad funcional: 1. La primera de estas complejidades es el tema de los trámites ante las empresas prestadoras de servicios públicos para el inicio de la fase construcción en relación con la viabilidad del traslado y ubicación del alto número de redes en esta unidad funcional. Resaltamos principalmente lo que es la interacción con la EAAB, así mismo con la empresa de suministro de energía y para tramitar el plan de manejo de tráfico con la Secretaría de movilidad. Resaltábamos el tema de la EAAB, por el tema de que tenemos la tubería existente atravesando la mitad de la Autopista Norte, lo cual genera una serie de complejidades desde el punto de vista técnico, de diseño y del mismo proceso constructivo y la aprobación con Esta entidad, máxime si los que han ejecutado obras en Bogotá con el Distrito, sabemos lo complicado lo que es. 2. Adicionalmente en esta misma unidad funcional y veo que en las demás unidades funcionales de la Autopista Norte, tienen todo el tema de los humedales y lo que requiere para el tema de trámite ante las autoridades ambientales, por lo que, tomando en cuenta todas esas complejidades expuestas, no vemos posible contar con los diseños aprobados Fase 3 junto a la posibilidad de los permisos ambientales y la aprobación de interferencia de redes antes del mes 30 para la UF1, con lo cual la fase de construcción se limitaría a un plazo muy reducido y de imposible cumplimiento. Por lo tanto, respetuosamente solicitamos a la Entidad ampliar a 30 meses el plazo máximo de ejecución de esta unidad funcional, considerando que técnicamente no es viable finalizar las obras en los plazos actualmente contemplados y que adicionalmente retrasos con respecto a las fechas máximas establecidas en el contrato de concesión generan dificultades entre el concesionario y los financiadores para determinar la fecha máxima en la cual se esperaría que se active la retribución correspondiente a la UF1. Básicamente, vemos muy difícil cumplir en el plazo establecido de 18 meses en la UF1, el cual vemos que no está acorde con las otras unidades funcionales de la Autopista Norte que tienen complejidad similar y ponemos a consideración de la ANI este tema que ya lo hemos evidenciado en la medida que avanzamos nuestro estudio técnico y constructivo. b. Por último, reiterar lo que se ha dicho en la reunión, en la necesidad de un plazo adicional para para poder entregar las ofertas.	Se da respuesta al interesado en los siguientes términos: a) Se informa al interesado que de acuerdo con la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, en la Sección 6.2 del Contrato Parte Especial se realizaron ajustes con respecto a la terminación de la UF1, se pasa a un plazo de 30 meses, y de la misma manera, para la UF3 se pasa a un plazo de 58 meses. 1) Se adara que las gestiones con las empresas encargadas de las redes de servicios públicos y la Secretaría Distrital de Movilidad se deben realizar durante la fase de pre-construcción que tiene un plazo 18 meses de acuerdo con lo establecido en el Contrato Parte Especial, Sección 4.8. 2) Se aclara al interesado que las gestiones ambientales, los permisos y la Licencia Ambiental debe tramitar y obtener por el futuro Concesionario en la etapa de pre-construcción, de acuerdo con lo establecido en el Contrato Parte General, Sección 4.2 (l). Se aclara que de acuerdo con el inciso a) de esta misma observación se extendió el plazo de construcción de la UF1 a 30 meses. b) Se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP I y en la página web Ani. Así mismo, se informa que la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2021 fue suspendida el día 20 de octubre de 2021, mediante la Resolución No. 20217030017515, suspensión que fue prorrogada hasta el día 02 de diciembre de 2021, mediante Resolución No. 20217030018065 del 3 de noviembre de 2021 y Resolución No.20217030019275 del 24 de noviembre de 2021. Finalmente, el presente proceso de selección se reanudó mediante Resolución No. 20217030019655 del 2 de diciembre de 2021, la cual contiene el cronograma actualmente vigente. Estos actos administrativos se encuentran igualmente publicados en Secop I y en pñagina web Ani.		Técnica – Jurídica
1659	BATMAN CAMARGO - CONCEJAL MUNICIPIO DE CHIA (CUNDINAMARCA) (Reunión Informativa del 29/09/2021)	Aprovecho el espacio para exponer un análisis delicadísimo de lo que está ocurriendo con esta revisión en el aspecto financiero y se me hace importante que además los oferentes y los empresarios lo conozcan porque aquí siempre se divide una situación de la otra y se trata a la comunidad aparte del empresario poniendo en riesgo a los 2 actores, pues este peaje es una obra que va a solucionar la movilidad, es algo que va a mejorar la calidad de vida de todos, menos de la gente de Chía y esto es una situación que la ANI no está analizando correctamente. Entonces, basándonos en eso quiero que ustedes tengan en cuenta 5 puntos que ponen en riesgo la estructura financiera del proyecto: 1. Soy usuario tanto de Transmilenio como del peaje, para mí como usuario del peaje es ofensivo que tenga que pagar por un carril de Transmilenio y esto es algo que pensamos muchos usuarios residentes en Chía. ¿Por qué? Porque cuando nos toca pagar Transmilenio ya nos toca pagar una tarifa excesivamente alta para que ahora los que vamos en carro tengamos la obligación de pagar la construcción de un carril de Transmilenio que debería asumir directamente el Distrito de Bogotá. Nosotros como Municipio de Chía, como residentes y usuarios del peaje no tenemos por qué pagar eso.	Se informa al interesado que, la estructuración, técnica y financiera del proyecto Accesos Norte Fase II, desde su inicio ha contemplado la implementación de infraestructura asociada al sistema Transmilenio, desde la Calle 192 hasta la Calle 235. Lo anterior fue presentado a la comunidad en general y administradores locales en la Audiencia del proyecto realizada el 7 de marzo de 2020 en la Universidad de Cundinamarca, Sede Chía.		Técnica – Social
1660	BATMAN CAMARGO - CONCEJAL MUNICIPIO DE CHIA (CUNDINAMARCA) (Reunión Informativa del 29/09/2021)	2. Tenemos un problema muy grande con la tarifa porque nosotros, por 2 km de vía, por tan solo 2 km, estamos pagando aproximadamente al mes unos $ 200.000 cada residente de Chía. Dense cuenta ustedes que esto es como un arriendo dentro del salario mínimo, entonces eso va a traer una problemática más grande y mucho más aún cuando se aumente la tarifa, porque en el momento en que se aumente la tarifa ya vamos a tener que pagar aproximadamente $300.000. Eso va a llevar al Municipio de Chía a una degradación económica supremamente alta, supremamente fuerte porque aquí hay mucha gente, muchas personas de bajo estrato que tienen vehículo y tienen que ir a Bogotá y regresar por asuntos de trabajo, entonces esto por qué va a afectar las finanzas, porque en el momento en el que nosotros como usuarios hayamos pagado una calzada de Transmilenio y fuera de eso ya no nos alcance la plata de nuestro bolsillo para poder seguir desangrando el Municipio en ese peaje, todos vamos a empezar a recurrir al transporte público y sí, es cierto los buses van a seguir pagando peaje más alto, pero no se compara con un carro que tiene 2 personas y pague en este caso a la fecha $9.100, a que se junten muchas personas dentro de un bus y eso reduce de inmediato el ingreso.	Se da respuesta al interesado de la siguiente manera: Inicialmente se aclara que el corredor de la Autopista Norte tiene una longitud de intervención de 5.8 kilómetros. Adicionalmente se informa que de acuerdo con lo identificado en el Informe Socioeconómico entre la Caro (Chía) y la Calle 170 (en Bogotá) con una longitud aproximada de 12 kilómetros, los usuarios de la categoría I invierten un tiempo de viaje sin proyecto de 50 minutos, mientras que con la implementación del proyecto ese tiempo será de 25 minutos, lo anterior por sentido de viaje. Seguidamente se adara que mediante la Resolución No. 20213040025145 del 17 de junio de 2021 expedida por el Ministerio de Transporte, dispuso en su artículo tercero la tarifa diferencial IIE2, que correspondiente a las estaciones de Peaje Fusca y Andes, será aplicada a los vehículos que estén autorizados por el Ministerio de Transporte para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en las rutas Bogotá – Chía y viceversa, y Bogotá – Cajicá y viceversa, el beneficio de esta nueva tarifa diferencial será no aplicar el incremento tarifario. Finalmente se informa que, en el Estudio de Tránsito y Transporte del proyecto se evaluaron diferentes escenarios dentro del cual se resalta el aumento de viajes en transporte publico intermunicipal y en el Regiotram del norte.		Técnica – Social
1661	BATMAN CAMARGO - CONCEJAL MUNICIPIO DE CHIA (CUNDINAMARCA) (Reunión Informativa del 29/09/2021)	3. Hay otro asunto muchísimo más doloroso que tiene un aspecto social. Una de las veredas que tienen familias deprimidas en cuanto a su espacio económico y que tiene una pobreza multidimensional muy alta es la Vereda del peaje de Fusca, vereda en la que el peaje está acomodado. Entonces, ¿qué pasa? Estos ciudadanos de la Vereda de Fusca tienen que pagar $9.100 para salir de su Vereda, eso es algo supremamente delicado y la ANI no ha querido solucionar, no ha expuesto, no ha dicho, no ha firmado ningún compromiso con los residentes de la Vereda a quienes no se les debería cobrar el peaje porque se está explotando directamente esa Vereda para hacer el cobro de un peaje de distintas vías que convergen en este punto. Esto nos lleva a pensar que la Vereda de Fusca está siendo explotada en dos sentidos, tanto en el geográfico, como en el monetario, llevando a una crisis absoluta de los residentes de este sector.	Se informa al interesado que, la Resolución No. 20213040025145 del 17 de junio de 2021, dispuso en su artículo tercero la tarifa diferencial IE2 correspondiente a la Estación de Peaje Fusca será aplicada para los vehículos de las comunidades de Fusca y Torca, de conformidad con los requerimientos efectuados por la comunidad del área de influencia del proyecto y todos los análisis técnicos, financieros y de riesgos sobre los dos proyectos involucrados en este corredor, por lo cual, se fijó la Tarifa Diferencial en SEIS MIL PESOS ($6.000) expresados en Pesos de diciembre de 2019 y sin incluir la tarifa del Fondo de Seguridad Vial (FSV) con CIENTO OCHENTA (180) CUPOS con el estimado de UN (1) PASO DIARIO. De conformidad con lo señalado es oportuno señalar que las tarifas diferenciales de las Categorías IE2 entrarán en vigor a partir del 16 de enero de 2023, siempre y cuando se encuentre en ejecución el Proyecto Accesos Norte Fase II, y una vez se haya efectuado el incremento de tarifas de peaje previsto.		Técnica – Social

1662	BATMAN CAMARGO - CONCEJAL MUNICIPIO DE CHIA (CUNDINAMARCA) (Reunión Informativa del 29/09/2021)	4. Hay otro punto muy importante: Chía ya no cuenta con una vía alterna y eso hace que esta contratación de una u otra forma se convierta en un pliego inconstitucional, porque se estaría violando el derecho a la libre locomoción de los residentes del Municipio. La respuesta siempre es que está la vía de Guaymaral, pero todos sabemos, todos los que residimos en Chía sabemos que la vía de Guaymaral prácticamente hace las veces de un camino de servidumbre, lo que quiere decir que en el momento en el que se aumente la tarifa muchas personas van a intentar pasar por Guaymaral, y cuando las personas intentan pasar por Guaymaral los privados que administran, arreglan y organizan esa vía van a poner horarios, van a cerrar la vía, van a prohibir el paso de los que residimos en Chía y no tenemos para el peaje, violando por completo los principios constitucionales que nos garantizan la libre locomoción en nuestro país, entonces es importante que se analice dentro los planos una vía alterna, real, una vía alterna pública y no una vía alterna que hace parte de un camino de servidumbre.	Se da respuesta al interesado de la siguiente manera: Al respecto se informa que la Corte Constitucional en Sentencia C-508/06, estableció que "En cualquier circunstancia la obligación del pago del peaje, la fijación de su monto y la exoneración de su pago, bien sea que el Estado asuma directamente la responsabilidad de la construcción y mantenimiento de las obras, o que la haga a través de la celebración de contratos de concesión, es materia que corresponde regular única y exclusivamente al Legislador. Y esa potestad habrá de ejercitarse de conformidad con las reglas que emanan de la propia Constitución, como ya se ha señalado; es decir considerando que la regla general en esta materia es el deber de contribuir al sostenimiento del Estado y que solo por excepción puede el legislador prever excepciones." De igual manera, en Sentencia T-258/95, esta corporación afirmo que "El denominado "peaje" consiste en la tasa o retribución que el usuario de una vía pública paga por su utilización, con el fin de garantizar la existencia y el adecuado mantenimiento, operación y desarrollo de una infraestructura vial que haga posible y eficiente el transporte terrestre. La obligación del pago del peaje, la fijación de su monto y la exoneración de su pago, bien sea que el Estado asuma directamente la responsabilidad de la construcción y mantenimiento de las obras, o que la haga a través de la celebración de contratos de concesión, es materia que corresponde regular única y exclusivamente al legislador antes que obstaculizarse el derecho a la educación del peticionario y sus compañeros, por el contrario se ha facilitado su materialización, pues la alcaldía municipal ha desplegado esfuerzos adicionales a los que implica el funcionamiento del plantel educativo, mediante el suministro de un medio de transporte pagado por ella.". De acuerdo con lo anterior, el legislador a través de Ley 105 de 1993, en el Artículo 21, dispuso que: "Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo. Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte. Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas. Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios: (...) b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial." De acuerdo con lo anterior, y considerando que el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 solo excluye del pago del peaje a los vehículos allí señalados, corresponde a todos los usuarios el pago de las tarifas de peaje que disponga el Ministerio de Transporte.		Técnica – Social
1663	BATMAN CAMARGO - CONCEJAL MUNICIPIO DE CHIA (CUNDINAMARCA) (Reunión Informativa del 29/09/2021)	5. Hay otro asunto que nos tiene altamente preocupados: Agradezco que dentro de los planos hayan puesto el vía Nevada sobre el humedal, pero recordemos que también hay fauna silvestre terrestre y esa fauna silvestre terrestre se está viendo atropellada a diario por los usuarios de la vía y muchas personas dicen: es culpa del conductor porque no está atento, no como esperamos nosotros a que la fauna silvestre pueda pasar por la vía, evidentemente ellos no saben cómo funcionan los carros, hay que hacer los pasos ambientales y en ningún momento de la presentación puedo oír y que la fauna terrestre tendría distintos puentes o pasos ambientales para que pudieran transitar y así garantizar el desarrollo de la Reserva Van Der Hammen, porque recordemos que los animales tienen que bajar desde los cerros orientales y caminar sobre ella, que puede que en este momento no esté completamente habilitada con corredor ambiental, pero es la intención del Gobierno y es el compromiso que existe y, por lo tanto, los diseños van en contra de ese mismo desarrollo.	En atención a la solicitud se le informa que, el proyecto debe ser objeto de licenciamiento ambiental, por lo tanto, en la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental que el Concesionario va a someter a evaluación ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, deber adelantar la caracterización del área de influencia del proyecto para lo cual deberá identificar los corredores biológicos y proponer las medidas de manejo ambiental dentro de las que, según los resultados obtenidos, podría plantearse la construcción de corredores biológicos. (Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Metodología General para la Presentación de Estudios Ambientales, Especificaciones Técnicas del Estudio de Impacto Ambiental y del Plan de Manejo Ambiental, Capítulo 5 Zonificación Ambiental). Complementariamente, a lo largo del apéndice ambiental se incluyen obligaciones específicas relacionadas con el manejo de fauna para cada una diferentes etapas y fases del proyecto, dentro de la cuales se prevén obligaciones específicas para prevenir el atropellamiento de fauna. Por último, también en el apéndice ambiental, en las obligaciones generales del Concesionario (Capítulo III, numeral 3.1, literal s) se incluyó la adopción de los lineamientos de infraestructura verde vial -LIVV- los cuales también proponen medidas para el manejo de la fauna.		Técnica – Ambiental

1664	BATMAN CAMARGO - CONCEJAL MUNICIPIO DE CHIA (CUNDINAMARCA) (Reunión Informativa del 29/09/2021)	6. Por último, hay una situación que es una pregunta directa y me deja pensando bastante. Siempre estaba muy pendiente del proceso y recuerdo que en el año 2019 Vargas Lleras atacó bastante al Gobierno de Peñalosa cuando él propuso este elevo de la tarifa para poder realizar la segunda fase y él informaba que había un 40% de Fiducia para la financiación y hoy nos dicen que es un 60%. Quiero saber puntualmente cuántos recursos están en este momento en la Fiducia para la financiación de este proyecto y asimismo cuánto se piensa recaudar con el incremento para ver si las cuentas nos cuadran, pero lo que sí es cierto y lo que deben saber los empresarios que están hoy aquí sentados mirando el asunto de las licitaciones, es que Chía prácticamente es uno de los mayores aportantes de este recurso y no va a soportar, no porque no quiera, o por un capricho y no por derecho político, sino porque sus bolsillos no dan. Chía no va a seguir soportando un peaje tan alto y en ese momento toda la estructura financiera que se presentó aquí se va a caer y tanto la ANI, como los empresarios, como los ciudadanos de Chía y de Bogotá, nos vamos a ver afectados, entonces es importante que analicen muy bien preferiblemente desde ya y con eso tendrían el visto bueno del Municipio y coordinen una tarifa diferencial para el Municipio de Chía, porque es injusto que nosotros sigamos pagando por 2 km de vía uno de los peajes más caros prácticamente de todo el mundo.	Se informa al interesado que el saldo disponible en la Subcuenta Depósito Especial del Recaudo del contrato de concesión No. 001 de 2017, de acuerdo con la Sección 5.6(h)(ii)(1)(iii) de la minuta de contrato Parte Especial publicada mediante la Adenda No. 6 en Secop I y en la página web de la Entidad, está incorporado en la siguiente redacción: *"Los recursos a ser transferidos de que tratan los numerales i y ii anteriores, corresponden al Saldo de la Subcuenta Depósito Especial del Recaudo del Contrato de Concesión No. 001 de 2017 que se acumularon hasta el 31 de agosto de 2021 los cuales ascienden a la suma de Trescientos Cincuenta y Dos Mil Cuatrocientos Veintitrés Millones Setecientos Noventa y Cinco Mil Quinientos Cuarenta y un Pesos con Cincuenta y Seis centavos Moneda Corriente ($ 352.423.795.541,56). Adicionalmente en este mismo giro, se transferirán los recursos que se acumulen en la Subcuenta Depósito Especial del Recaudo con posterioridad al 31 de agosto de 2021 y hasta la constitución del Patrimonio Autónomo del presente Contrato, sin incluir rendimientos financieros y previo descuento de los costos de transacción que se causen"* . Respecto a las tarifas de las estaciones de peaje, se debe tener en cuenta que la estructura tarifaria contenida en cada Contrato de Concesión es resultado de los estudios integrales presentados por el Estructurador u Originador y las socializaciones realizadas durante la etapa de factibilidad del proyecto, los cuales sirven de soporte para la expedición de la resolución de peajes emitida por el Ministerio de Transporte, y se determinan considerando de manera integral el objeto del contrato, el alcance de las intervenciones (inversión y operación), la programación de las obras, las proyecciones de tráfico, las obligaciones mutuas de las partes, la distribución y valoración de los riesgos y la suficiencia para el pago de la retribución, desde el punto de vista financiero, así como los beneficios sociales y económicos a la comunidad en general que se ven reflejados en ahorros en tiempos de viaje, disminución en costos de operación vehicular y generación de empleo, desde el punto de vista social.		Financiera
1665	CUATRECASAS- ALESSIA ABELLO GALVIS (Reunión Informativa del 29/09/2021)	a. Este es un proyecto muy retador que tiene múltiples aristas y múltiples desafíos, desde una órbita técnica, ambiental, predial y ahora vemos social, y en este sentido a nosotros nos preocupa mucho que la ANI no está, no parecería reflejar en la documentación estas complejidades y como estas complejidades se traducen al mayor de los retos que tiene cualquier proyecto de esta naturaleza que es conseguir una financiación. Como ustedes bien lo saben, entre mayores desafíos técnicos, prediales, ambientales y sociales tenga un proyecto, mayor complejidad habrá en su financiación y en ese sentido consideramos que la ausencia del protocolo es absolutamente desafortunada. Es importante poder hacer un seguimiento al recaudo; ese recaudo, como ustedes bien lo señalaron al principio de esta de esta reunión, es la fuente de remuneración del proyecto, y por lo tanto es necesario que se pueda hacer un seguimiento y que se pueda entender cómo se está comportando esa fuente. En otros proyectos de cuatro G la fuente es o son unas vigencias futuras y ahí todos le podemos hacer el seguimiento a las vigencias futuras. O es el recaudo propio que hace el concesionario, caso en el cual hay acceso directo inmediato a la fuente misma porque toda la información debe estar en el patrimonio autónomo. Entonces acá, además de los retos ambientales, prediales, sociales que tenemos no contamos con la visibilidad que quisiéramos tener, el control que quisiéramos tener, el entendimiento que quisiéramos tener de la fuente de los recursos que nos permite servir la deuda y poder ejecutar el proyecto, entonces hacemos un llamado nuevamente a la ANI para que por favor haga un esfuerzo, logremos tener ese ese protocolo y logremos tener no solamente un compromiso de la ANI porque finalmente el compromiso lo tiene en virtud del contrato, pero que logremos también un compromiso del otro concesionario para que las 2 concesiones se puedan conversar y no tengamos que tener a la ANI de por medio y sobre todo que no podemos tener la visibilidad que queremos tener sobre el tema. Relacionado con esto hay otro punto que también me llamó la atención de la intervención de la ANI en el día de hoy y es que es que el riesgo de evasión no existe, porque conceptualmente, si yo no tengo control sobre la operación y la operación la está realizando un tercero, pues no es que el riesgo no exista, ese riesgo lo está manejando ese tercero y la evasión sí que puede afectar la base sobre la cual se va a calcular el recurso que se va a trasladar al concesionario, afecta el ingreso, entonces no entiendo muy bien, salvo que sea un riesgo asumido por la ANI; esto está relacionado también un poco con la solicitud que acaba de hacer el Concejal en el sentido de tener vías alternas y demás, porque eso sería absolutamente preocupante y afectaría sin lugar a dudas toda la ecuación financiera de este proyecto. Realmente quisiéramos que existiera ese concepto de interfaz entre las 2 concesiones y que pudiéramos tener acceso a información.	Se informa al interesado que la entidad, con el fin de atender algunos de los comentarios realizados por los interesados, mediante las Adendas No. 5 y No. 6 publicadas en Secop I y en su página web, realizó algunas modificaciones y precisiones adicionales dentro de la minuta del contrato, por lo cual ya no presentará el documento adicional denominado "protocolo" por cuanto las redacciones introducidas son suficientes para dar claridad a las obligaciones de la entidad con referencia al recaudo y a la entrega de información. Por ejemplo, mediante la adenda No. 5 se incluyó en la sección 4.3 de la tabla de referencias en la minuta de Contrato Parte Especial un literal (o) en el que se establece que la ANI tendrá la obligación de *"Entregar al Concesionario el Día siguiente a la suscripción del Acta de Inicio, un usuario y contraseña que le permita acceder al Sistema Informático de Contabilización y Control – SICC, del Contrato No. 001 de 2017 para consultar la información de recaudo y tráfico de las Estaciones de Peaje..."*, sección que complementa lo indicado en el contrato de concesión No. 001 de 2017 respecto a la obligación del Concesionario del proyecto Accesos Norte a la Ciudad de Bogotá de entregar a la ANI y a la Interventoría de ese contrato la información del recaudo que dentro del marco contractual le sea solicitada, cláusulas que en conjunto le permitirán al futuro Concesionario solicitar y obtener la información que le permita determinar en cada periodo si los recursos transferidos corresponden efectivamente con la suma correcta según las estipulaciones contractuales, y/o formular las reclamaciones que considere pertinentes ante la ANI, quien se encargará a través de las interventorías de validar la objeción, y de ser el caso, requerir al Concesionario Recaudador para su subsanación. Frente al tema de evasión, es preciso aclarar al interesado que el Contrato de Accesos Norte I cuenta con su respectiva interventoría y en el caso de menores valores consignados no justificados por el Concesionario Recaudador, éste deberá responder por los valores respectivos a la ANI, y la ANI a su vez, cuando se retornen dichos valores, al Concesionario de Accesos Norte II y por esta razón efectivamente no es posible reconocer esta situación como un riesgo en Accesos Norte Fase II sino que corresponde a un riesgo asignado al Concesionario en el Contrato No. 001 de 2017.		Financiera – Riesgos
1667	CUATRECASAS- ALESSIA ABELLO GALVIS (Reunión Informativa del 29/09/2021)	c. Mayores plazos: Nosotros recomendamos a la ANI que realmente nos de todo el plazo, que no lo empiece a dar por partes porque eso no nos sirve; nosotros necesitamos entender cuál es el plazo completo de la licitación para organizar las propuestas, organizar los permisos, las traducciones, las apostillas, todo lo que ustedes saben que implica preparar una propuesta de esta naturaleza y si no tenemos la claridad de esa línea de tiempo pues no sabemos si vamos a llegar o no y esas incertidumbres tampoco son buenas para para los interesados. En ese orden de ideas, también les pedimos que de una vez dé el plazo completo, que no nos empiecen a dar de semana y una semana más y una semana más, porque así tampoco nos podemos organizar.	Se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP, así mismo se informa que mediante la Resolución No. 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021 se reanudó la licitación pública y en su artículo segundo se estableció el cronograma actual del proceso.		Jurídica – Estructuración

1668	CUATRECASAS- LUISA TOLEDO (Reunión Informativa del 29/09/2021)	Un poco siguiendo la línea planteada por intervenciones anteriores y esa falta de claridad del proyecto, en cuestiones ambientales tenemos o hemos evidenciado 3 grandes retos que tienen mucho que ver con la exposición que la ANI estaba haciendo esta mañana sobre sobre el proyecto mismo: a. El primero tiene que ver con el reconocimiento que hace el Apéndice Técnico 6 Ambiental de la inconveniencia de intervenir la Reserva Van Der Hammen y correlativamente de esa declaración que hace el anexo sobre el riesgo que asume de manera completa el concesionario sobre cualquier inconveniente que surja de la sustracción. Según la exposición que ustedes hicieron, nosotros entendemos que la respuesta o la solución que se da en este tema tiene que ver con la estructuración del proyecto hacia los cerros orientales; sin embargo, surge un inconveniente adicional y es que no es claro si para el planteamiento de esta solución de correr el trazado del proyecto hacia los cerros orientales se consideraron 2 cosas: en primer lugar, la existencia de bienes de interés cultural y arquitectónico sobre el sobre el área y particularmente los plazos y el efecto que eso tendría en materia de plazos de ejecución contractual de las unidades funcionales, pues se superponen con estos bienes de cara a esas obligaciones de levantamiento de esas protecciones de interés cultural.	Se informa al Concesionario que tanto los Bienes de Interés Cultural del ámbito Nacional, como en este caso, los establecidos a nivel distrital (Bogotá) están a cargo Ministerio de Cultura y de la Alcaldía de Bogotá, a través de la Secretaría Distrital. Las Normas que defina el Gobierno Nacional para las áreas de influencia de los Bienes de Interés Cultural del ámbito Nacional, prevalecerán sobre las establecidas para dichos sectores en el Plan de Ordenamiento Territorial (Artículo 313 del Decreto Distrital 190 de junio 22 de 2004), así como las establecidas por el Distrito Capital. Así las cosas, se da respuesta al interesado en los siguientes términos: Dentro del listado de Bienes de Interés Cultural Nacional no se encuentran listados bienes que se localicen en el área de intervención del proyecto Accesos Norte II, así como tampoco BIC identificados y establecidos por el Distrito Capital. No obstante a lo anterior, el Contrato de Concesión prevé los mecanismos de gestión a los que podrán acudir las partes, en caso de presentarse situaciones de imposibilidad de gestión e incumplimiento al cronograma de obra, atribuibles a causas no imputables al Concesionario; actuaciones que podrán ser implementadas a la luz de las particularidades de la materialización de dichos hechos. En ese orde de ideas, se informa al interesado que en el Corredor de la Carrera Séptima si bien se identificaron posibles Bienes Inmuebles de Interés Cultural, es claro que, teniendo cuenta que en los diseños de referencia no se proyectaron intervenciones sobre dichos inmuebles, no fueron realizadas gestiones ante el Ministerio de Cultura o el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC) para tal fin. De acuerdo a lo anterior, si en los estudios y diseños requeridos, el futuro Concesionario identifica la necesidad de intervención sobre estos predios, deberá adelantar las gestiones correspondientes con las entidades mencionadas. Sera responsabilidad del futuro Concesionario adoptar los métodos constructivos adecuados para no afectar los BIC en esta etapa del proyecto.		Técnica – Ambiental
1669	CUATRECASAS- LUISA TOLEDO (Reunión Informativa del 29/09/2021)	b. En segundo lugar y ya en línea con intervenciones, sobre todo iniciales, sobre esta falta de claridad del proyecto, entendemos que en todo caso eventualmente va a existir una necesaria superposición de obras del trazado del proyecto con la Reserva Van Der Hammen y sobre esto hay un reto fundamental desde lo ambiental que impacta necesariamente los plazos de ejecución o de construcción de las unidades funcionales respectivas y que resulta bastante problemático de cara a esa declaración que incluye el Apéndice Técnico Ambiental 6 sobre la asunción completa del riesgo por parte del concesionario, entonces lo que queríamos plantearle a la ANI o la consideración y la pregunta concreta para la ANI es si es posible anticiparnos un poco a esa potencial problemática que evidentemente se va a dar en esa eventual superposición, no solamente con los cerros orientales por mover el trazado de la séptima hacia allá, sino de algunas unidades funcionales con la Reserva Van Der Hammen para efectos de entender que va a tener un evidente impacto en los plazos de ejecución de esas obras de las unidades funcionales, por lo que no se puede asumir que no se puede alegar fuerza mayor en caso de inconvenientes o retrasos o problemáticas que evidentemente todos conocemos acá que pueden darse desde lo ambiental por la sustracción de la Reserva puedan llegar a tener.	Inicialmente se le informa al interesado que, mediante la Adenda No 6 publicada en SECOP I y en la página web de la entidad el apéndice ambiental fue ajustado y quedó previsto en el Capítulo IX, literal g, que "En caso que, la Autoridad Ambiental Regional no avale las actividades de intervención en la RFTVH, se deberán atender las disposiciones consignadas en la Nota 2 de la Tabla 9 del Apéndice Técnico 1". Seguidamente, en caso de que la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca - CAR- señale que no es viable otorgar la sustracción de la reserva Thomas Van der Hammen el Concesionario podría ajustar los diseños y el trazado sobre el costado oriental del corredor existente y adelantar los trámites de sustracción de la Reserva Bosque Central de los Cerros Orientales ante la subdirección de Bosques y Biodiversidad del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Cabe resaltar que en las zonas donde la vía colinda con la reserva Thomas Van der Hammen y la Reserva Bosque Central de los Cerros Orientales, de acuerdo con el ajuste realizado mediante la Adenda No 6 publicada en SECOP I y en la página web de la Entidad, se podrá ajustar la sección de la vía disminuyendo el ancho del separador. Finalmente, si la condición de no otorgamiento de la Licencia Ambiental persiste para la alteración del cronograma de obra, se podría configurar un posible Evento Eximente de Responsabilidad – EER, el cual se encuentra regulado en la Sección 14.2 del Contrato Parte General.		Técnica – Ambiental
1670	CUATRECASAS- LUISA TOLEDO (Reunión Informativa del 29/09/2021)	c. En tercer lugar tenemos o evidenciamos un tema que tiene que ver con la Variante Sopó concretamente, y es que revisada la licencia ambiental existente hoy, el desarrollo de las obras como se plantea particularmente para el construcción de glorietas, se encuentra en contravía con la zonificación y determinación del régimen de usos de la licencia de la variante y eso necesitaría o implicaría una necesidad de modificación de la licencia, pero no solamente de la licencia sino que esta licencia en la determinación del régimen de usos y en la unificación está atada con las necesidades de levantamiento nuevamente de protecciones arquitectónicas y culturales. De manera que nuevamente la pregunta o el impacto asociado tiene que ver con si se tuvo en cuenta para efectos de los plazos de construcción, no solamente la necesidad de la eventual modificación de la licencia porque hoy por hoy, como está planteada, no permitiría la ejecución de obras particularmente de cara a la construcción de glorietas, sino necesariamente de trámites previos que se tienen que hacer de levantamiento de protección arquitectónica y cultural para efectos de que la autoridad ambiental aceda posteriormente a la modificación de la licencia. Entonces, esos serían los 3 grandes temas, son los 3 grandes retos que desde lo ambiental estamos viendo: En primer lugar, el tema de correr el trazado hacia los cerros orientales, por supuesto con las respectivas sustracciones que eventualmente tendrán que hacerse; en segundo lugar, la falta de claridad del proyecto o de coordenadas que eventualmente hace que tengamos que superponernos con la Reserva Van Der Hammen y por lo tanto la asunción de un riesgo completo por parte del concesionario de esa sustracción y los impactos que va a tener de cara al proyecto; en tercer lugar, los plazos de construcción particularmente de la Variante Sopó dadas las necesidades de modificación de la licencia ambiental y el levantamiento de protección de bienes arquitectónicos y culturales.	Se da respuesta al interesado en los siguientes términos: Inicialmente se le informa al interesado que, mediante la Adenda No 6 publicada en SECOP I y en la página web de la entidad el apéndice ambiental fue ajustado y quedó previsto en el Capítulo IX, literal g, que "En caso que, la Autoridad Ambiental Regional no avale las actividades de intervención en la RFTVH, se deberán atender las disposiciones consignadas en la Nota 2 de la Tabla 9 del Apéndice Técnico 1". Al respecto a los plazos para la construcción de la Perimetral de Sopó, es necesario aclarar que este proyecto cuenta con un plazo de pre-construcción de 18 meses tiempo suficiente para que se adelanten las Gestiones Ambientales requeridas y los levantamientos de la protección de bienes arquitectónicos y culturales, se aclara que los costos hacen parte de la Gestión Ambiental que está a cargo del futuro Concesionario. Finalmente, y al respecto de la claridad del proyecto o de coordenadas que eventualmente se superponen con la Reserva Forestal Thomas Van Der Hammen, para la Entidad es claro que en la Carrera Séptima entre el K4+400 al K5+900 por lo angosto del corredor existente entre las dos reservas la Van der Hammen y la de los Cerros Orientales de Bogotá, se debe realizar la respectiva sustracción, lo anterior de acuerdo con las consideraciones que su experticia haga el futuro Concesionario.		Técnica – Ambiental
1671	CASTRO LEIVA RENDON ABOGADOS- CAMILO LÓPEZ (Reunión Informativa del 29/09/2021)	a. El primer tema es el relacionado con el primer incremento de tarifas. Sobre estos temas quisiéramos verificar si la ANI puede hacer unos cambios en los documentos del contrato, el primero referente a establecer que el no logro del primer incremento de tarifas que se establezca como una causal de terminación anticipada del contrato imputable a la ANI.	Se informa al interesado que, conforme a lo establecido en la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, las condiciones para el logro del primer incremento tarifario cambiaron, siendo ajustadas conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión Parte Especial, Sección 4.6, y eliminando la Sección 4.2 (d) por lo que se sugiere la revisión del documento para la comprensión del ajuste de la regulación al respecto.		Técnica
1672	CASTRO LEIVA RENDON ABOGADOS- CAMILO LÓPEZ (Reunión Informativa del 29/09/2021)	b. El segundo tema es que se establezcan claramente en los documentos del contrato que el no logro el primer incremento de tarifas suspende automáticamente las obligaciones del concesionario de continuar cumpliendo con sus obligaciones prediales, de redes, ambientales y de desarrollo de las intervenciones, sin necesidad de que medie un acuerdo previo entre las partes.	Se informa al interesado que, conforme a lo establecido en la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, las condiciones para el logro del primer incremento tarifario cambiaron, siendo ajustadas conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión Parte Especial, Sección 4.6, y eliminando la Sección 4.2 (d) por lo que se sugiere la revisión del documento para la comprensión del ajuste de la regulación al respecto. Por lo anterior, se aclara que no aplica la suspensión de obligaciones respecto a las gestiones prediales, de redes, ambientales y de desarrollo de las intervenciones mencionadas en su observación.		Técnica
1673	CASTRO LEIVA RENDON ABOGADOS- CAMILO LÓPEZ (Reunión Informativa del 29/09/2021)	c. El tercer tema es que se establezcan o se acoten cuáles serían las obras a las intervenciones que se tendrían que desarrollar o que se quitarían del alcance en el evento de no lograr el primer el primer incremento de tarifas.	Se informa al interesado que, conforme a lo establecido en la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, las condiciones para el logro del primer incremento tarifario cambiaron, siendo ajustadas conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión Parte Especial, Sección 4.6, y eliminando la Sección 4.2 (d) por lo que se sugiere la revisión del documento para la comprensión del ajuste de la regulación al respecto.		Técnica

1674	CASTRO LEIVA RENDON ABOGADOS-CAMILO LÓPEZ (Reunión Informativa del 29/09/2021)	d. También verificar si la ANI puede incluir mecanismos subsidiarios en el caso de no lograr el primer incremento de tarifas y nos referimos concretamente a establecer vigencias futuras, un presupuesto adicional, recursos de peaje de otros proyectos e incluso que el 100% de los ingresos por explotación comercial estén destinados a compensar esta falta o carencia de recursos por el no logro del primer incremento de tarifas.	Se informa al interesado que en la versión de la minuta de contrato Parte Especial que se publicó en Secop I y en la página web de la entidad a través de la Adenda No. 6, se precisa en la Sección 4.6(c) que *"en el evento que, por causas no imputables al Concesionario, no sea posible realizar el primer incremento de la estructura tarifaria de que trata la primera fila de la tabla contenida en la Sección 5.2(a)(ii) el 16 de enero de 2023, se entenderá materializado el Riesgo de Menor Recaudo de conformidad con la Sección 3.3(i) de la Parte General"* , y por lo tanto, sin perjuicio de la posibilidad de lograr dicho incremento de manera gradual en otros años según lo indicado en la Sección 4.6(e), ahora es aplicable el mecanismo de compensacion de riesgos de menor recaudo a cargo de la ANI para este evento, con lo cual se considera atendida su inquietud.		Financiera
1675	CASTRO LEIVA RENDON ABOGADOS-CAMILO LÓPEZ (Reunión Informativa del 29/09/2021)	e. Adicional al tema de este primer incremento, sería también viable analizar por parte de la ANI el análisis sobre la regulación que se establece contractualmente en relación con el soporte del ingreso. Básicamente sería establecer que el mismo esté vigente durante toda la vigencia del proyecto y no de forma tan limitada como se encuentra en este momento, e incluso la posibilidad de verificar la posibilidad de ampliar el monto de ese soporte por ingreso.	Se informa al interesado que el objetivo del mecanismo de soporte de ingresos es soportar parcialmente los gastos asociados al servicio de la deuda y algunos costos operativos en la Etapa de Operación y Mantenimiento, entre otros. Lo anterior corresponde a que como política del Estado se ha planteado dar un soporte para el periodo de pago de la deuda enfocado a mejorar las condiciones de la financiación en el largo plazo, y en ese sentido corresponderá al proponente y a los financiadores hacer sus propios cálculos de las fuentes de ingreso de peajes durante la etapa de construcción para dimensionar correctamente los requerimientos de financiación. Por lo anterior, la entidad considera que la garantía de riesgo comercial a través del mecanismo de soporte de ingresos es suficiente y adecuada para este contrato, considerando que este mecanismo se ha diseñado de manera estándar entre los contratos 5G, y por lo tanto no es posible otorgar la garantía sobre un periodo diferente en este contrato.		Financiera
1676	CASTRO LEIVA RENDON ABOGADOS-CAMILO LÓPEZ (Reunión Informativa del 29/09/2021)	f. Otro tema importante es que se establezca que al no lograr el VPIP en el año 29 la ANI compense ese valor.	La entidad se permite precisar que el proyecto de Accesos Norte Fase II se encuentra estructurado bajo el marco de los proyectos de Asociación Público Privada de la 5G, lo anterior implica que el proyecto cumple con las características establecidas para este tipo de proyectos. En ese orden de ideas, para la 5G se estableció como compartido el riesgo de las variaciones en tráfico para el caso de los proyectos de tipo carretero. Lo anterior implica, que el concesionario, debe asumir parcialmente las consecuencias de las variaciones en el tráfico. En tal sentido, la entidad considera que el esquema propuesto cumple con lo establecido en la normatividad vigente y en los lineamientos de la entidad respecto a la política de 5G para el modo carretero, por lo que no podrá ser compensado si en el año 29 no logra el VPIP contractual. Así mismo, los Interesados, al elaborar su Oferta, deberán tener en cuenta que el cálculo de los ingresos, costos y gastos, y cualquier otra información financiera, cualesquiera que éstas sean, se deberán basar estrictamente en sus propios estudios técnicos y en sus propias estimaciones. En todo caso, los estimativos técnicos que hagan los Interesados para la presentación de su Oferta deberán tener en cuenta que la ejecución del Contrato se regirá íntegramente por lo previsto en dicho Contrato y sus Apéndices y Anexos, así como en el Pliego de Condiciones, y que en sus cálculos económicos se deben incluir todos los aspectos y requerimientos necesarios para cumplir con todas y cada una de las obligaciones contractuales y asumir los riesgos previstos en dichos documentos. Por lo anterior, no se acepta lo solicitado por el observante.		Financiera
1677	CASTRO LEIVA RENDON ABOGADOS-CAMILO LÓPEZ (Reunión Informativa del 29/09/2021)	g. Otro punto es el relacionado con los bancos, con la definición de Banco aceptable. Evidentemente no se diferencia si tratándose de entidades financieras nacionales en la calificación de riesgo de deuda de largo plazo es un BB-, BP menos grado de inversión a escala internacional o a escala nacional. Si fuera escala internacional, es importante manifestarle a la ANI que en la banca local este grado de inversión no existe, de hecho, la banca local en general está calificada como grado de no inversión. En alguna de las preguntas u observaciones que hicimos, e incluso citamos el ejemplo de Bancolombia cuya calificación es de BB + que es grado de no inversión, consideramos que esta definición de Banco Aceptable tiene que ser analizada de forma concienzuda y seria por parte de la ANI, en aras no sólo de calificar el cupo de crédito específico, sino porque esta definición de Banco aceptable es supremamente relevante para verificar la experiencia en inversión. Si la calificación en la deuda a largo plazo fuera de grado de inversión para la banca local eso significaría que financiaciones exitosas realizadas por la banca nacional en proyectos de 4G no serían tenidas en cuenta por la ANI, de ahí la relevancia de revisar muy bien la definición de Banco Aceptable en otras oportunidades. Hemos sugerido, por ejemplo, que se tomen las definiciones sencillas que se habían adoptado para los proyectos de cuarta generación en esta ocasión y, además de insistir en esa petición, quisiéramos que se tomara en la calificación de las entidades de banca nacional con un grado razonable al menos BB + en escala nacional.	Se informa al interesado que mediante la adenda No. 5 que se publicó en Secop I y en la página web de la Entidad, en el pliego de condiciones se modificó esta condición quedando de la siguiente manera la definición de Banco Aceptable con lo cual se entiende aclarada su inquietud: *"Es (i) cualquier entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia y legalmente autorizada para operar en Colombia siempre que cuente con una calificación local vigente de riesgo de crédito de su deuda de largo plazo, que haya sido emitida por una sociedad calificadora de riesgos o valores autorizada para operar en Colombia y vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia, de AA+ o superior según la escala de BRC Investor Services, o su equivalente si se trata de otra firma calificadora. En caso de no contar con una calificación vigente emitida por una sociedad calificadora de riesgos o valores local, la entidad deberá contar con una calificación vigente de riesgo de crédito de su deuda de largo plazo que corresponda a "grado de inversión" (BBB- o superior) según la escala internacional de Standard & Poor's (S&P) o su equivalente si se trata de otra firma calificadora, que haya sido emitida por una sociedad calificadora de riesgos o valores internacionalmente reconocida, para lo cual se utilizará el registro que sobre el particular mantiene la Securities and Exchange Commission (SEC) de Estados Unidos de América en relación con el mercado de valores bajo la denominación "Nationally Recognized Statistical Rating Organization" correspondiente a la sigla "NRSRO"; o (ii) cualquier institución financiera del exterior siempre y cuando tenga una calificación vigente de riesgo de crédito de su deuda de largo plazo que corresponda a "grado de inversión" (BBB- o superior) según la escala internacional de Standard & Poor's (S&P), o su equivalente si se trata de otra firma calificadora. Esta calificación debe haber sido emitida por una sociedad calificadora de riesgos o valores autorizada para operar en Colombia y vigilada por la Superintendencia Financiera o una sociedad calificadora de riesgos o valores internacionalmente reconocida, para lo cual se utilizará el registro que sobre el particular mantiene la Securities and Exchange Commission (SEC) de Estados Unidos de América en relación con el mercado de valores bajo la denominación "Nationally Recognized Statistical Rating Organization" correspondiente a la sigla "NRSRO".*		Financiera
1683	DENTONS CÁRDENAS & CARDENAS - XIMENA ZULETA (Reunión Informativa del 29/09/2021)	f. Otra pregunta que hemos hecho a la ANI y ha habido unas respuestas que preocupan un poco es de qué dependen los incrementos tarifarios. Fíjense que este proyecto en últimas está dependiendo en una parte del tema predial, pero está dependiendo hoy en día prácticamente de los incrementos tarifarios, ya está la Resolución del Ministerio de Transporte, ya se hizo una socialización, pero ahí la pregunta es si la ANI puede tomar la decisión de que no se haga el incremento tarifario y entonces ahí si la petición sería que la causa de la terminación del contrato fueran terminación imputable a la ANI con la consecuencia que tiene de la aplicación en la fórmula de liquidación.	Se informa al interesado que, conforme a lo establecido en la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, las condiciones para el logro del primer incremento tarifario cambiaron, el cual que la terminación anticipada por este efecto, siendo ajustadas conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión Parte Especial, Sección 4.6, y eliminando la Sección 4.2 (d) por lo que se sugiere la revisión del documento para la comprensión del ajuste de la regulación al respecto. Así mismo, se informa que en la mencionada adenda se realizaron ajustes al Contrato y se estableció en las Secciones 4.6 (c) y 4.6 (d) de la Parte Especial que en el evento que, por causas no imputables al Concesionario, no sea posible realizar los incrementos tarifarios, cumpliendo las condiciones allí previstas, se entenderá materializado el Riesgo de Menor Recaudo de conformidad con la Sección 3.3 (i) del Contrato Parte General respectivamente. En ese sentido, si dichos eventos se mantienen por un término superior a noventa (90) Días, se causará a favor del Concesionario una compensación por menor Recaudo de Peaje. Por lo anterior, la ANI lo invita a revisar con detalle las nuevas regulaciones con la finalidad de que sean consideradas en la estructuración de su Oferta. En tal sentido, no se acepta lo solicitado por el observante.		Técnica – Financiera– Jurídica

1684	DENTONS CÁRDENAS & CARDENAS - XIMENA ZULETA (Reunión Informativa del 29/09/2021)	g. El otro es el tema de redes: el tema de redes acá es muy importante, la cuenta de redes, el monto de subcuenta de redes parece no ser suficiente, entonces la petición es insistirle a la ANI que revise ese monto y que quede que claro si todo lo que tiene que ver con la red de Tibitoc va a quedar cubierto con los valores depositados en esta subcuenta. Cuando uno mira el lenguaje del contrato no es tan claro que la protección de las redes esté cubierta por esa subcuenta y ahí la petición a la ANI es realizar ese lenguaje de los diferentes apartados del contrato y que quede claro que la protección de las redes está cubierta por la subcuenta correspondiente.	Se informa al interesado que las redes identificadas en los corredores del proyecto (entre estas Tibitoc) se encuentran relacionadas en el Apéndice Técnico 5, y de acuerdo con lo establecido en el numeral 8.2 (c) "Redes" del Contrato Parte General, el Concesionario deberá asumir los costos de traslado y protección de estas redes en los términos señalados en dicho numeral. Adicionalmente se aclara que, en los Estudios y Diseños de referencia, se proyectaron las soluciones técnicas para las protecciones requeridas sobre la mencionada tubería, las cuales se incluyó su valoración en la Subcuenta Redes y será responsabilidad del interesado la revisión, validación, verificación y actualización de la información para la presentación de su oferta. Finalmente, de acuerdo con la adenda No 5 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, se ajustó el Apéndice Técnico 5 referenciando la palabra "Protecciones"		Técnica
1685	STRABAG S.A.S.- CAMILO ZAMORA RIAÑO (Reunión Informativa del 29/09/2021)	a. Cuando se mira el contrato de concesión en su parte general, básicamente las secciones 8.2 (c) y 8.2 (d), se establecen unos usos exclusivos de las subcuenta redes y allí simplemente se hace referencia al traslado y/o intervención, pero no vemos referencia a la protección de redes; sin embargo, en el Apéndice Técnico 5 sí hay una referencia a que la protección de redes estaría incluida en esas subcuentas, pero todos sabemos en la práctica las discusiones que pueden presentar tanto con la ANI como con una interventoría. El contrato de concesión incluye esa destinación exclusiva en su parte general a la protección de redes y eso puede generar un problema logístico, pues creemos que esto es claro y así debe quedar en el contrato de concesión, por lo que agradeceríamos que la ANI haga las modificaciones del caso. De hecho, ya hay unas respuestas expresas en ese sentido, por ejemplo, la respuesta 115 de la matriz pública del 24 de agosto de 2021. Entonces, si hay una inconsistencia en el uso del lenguaje del Apéndice Técnico 5 y lo que ha respondido la ANI y esas secciones de la parte general que les mencionaba que es básicamente la 8.2 (c) y 8.2 (d), es fundamental que sea claro que no sólo la intervención está incluida en esas subcuentas sino también la protección, que en este proyecto en particular es de gran relevancia.	Se informa al interesado que mediante Adenda 5 publicada en SECOP I y en la página web de la Entidad, se ajustó en el Apéndice Técnico 5 y en el contrato de Concesión Parte General, sección 8.2 (c), en el sentido de incluir de manera específica la protección de las redes, para mayor claridad de los posibles oferentes en lo que corresponde a la subcuenta correspondiente.		Técnica
1686	STRABAG S.A.S.- CAMILO ZAMORA RIAÑO (Reunión Informativa del 29/09/2021)	b. De otra parte, básicamente ya todo se ha dicho frente a la incertidumbre que hay en el proyecto y la forma de acotarlo. Insistimos que hay 2 cosas fundamentales para nosotros como interesados en el proyecto: que haya mayor certeza en cuanto al incremento de tarifas, pues es uno de los pilares que determinan el alcance en el contrato de concesión y su objeto y nosotros hemos visto el lenguaje que utiliza la ANI y dice imposibilidad de incremento de tarifas o cuando el incremento no se puede realizar por casos atribuibles al concesionario. Realmente nos ha costado entender en qué escenarios se puede dar esa imposibilidad cuando entendemos que ya se ha hecho una socialización de las tarifas. La Resolución del Ministerio ya existe, entonces la invitación a la ANI es que podamos dar mayor certeza a estos incrementos, porque eso no solo redunda en beneficio de los interesados, por supuesto sin la certeza que los financiadores necesitan para financiar un proyecto. Ya lo han mencionado varios interesados en intervenciones anteriores, pero realmente si en algunos contratos de 4G el alcance era claro; en este proyecto en el que hay muchísimos escenarios en cuanto al alcance, es muy complejo identificar una financiación, más aún cuando uno esté negociando una modificación sustancial al alcance con ANI y en paralelo van corriendo los términos para cerrar financieramente el proyecto.	Se informa al interesado que, conforme a lo establecido en la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, las condiciones para el logro del primer incremento tarifario cambiaron, siendo ajustadas conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión Parte Especial, Sección 4.6, y eliminando la Sección 4.2 (d) por lo que se sugiere la revisión del documento para la comprensión del ajuste de la regulación al respecto.		Técnica
1687	STRABAG S.A.S.- CAMILO ZAMORA RIAÑO (Reunión Informativa del 29/09/2021)	c. Lo otro es la coordinación con el concesionario de Accesos Norte 1: reiteramos lo que ya han dicho en el sentido que es importante que se restablezca el protocolo de coordinación entre los concesionarios. En un mundo ideal todo suena muy bien, pero en la práctica todos sabemos que, si no hay reglas claras de interacción entre los 2 concesionarios y la ANI, esto va a resultar en que el concesionario de Accesos Norte 2 deba tener un equipo de personas destinado a enviar cartas, a hacer seguimiento diario o semanal para poder contar con información de recaudo y demás que obviamente no puede tener si no hay un protocolo claro con esto. La fuente de pago y de financiación desató en el recaudo y nosotros creemos que la ANI lo que debería hacer en el proyecto es que el concesionario Accesos Norte 2 esté en las mismas condiciones de acceso a la información que el concesionario Accesos Norte 1 y debe haber mecanismos para que esa información fluya en tiempo real de tal manera que el concesionario Accesos Norte 2 pueda evidenciar variaciones en el recaudo que está ocurriendo en Accesos Norte 1 y en esa medida puede ejercer sus derechos previstos en el contrato de concesión de forma oportuna.	Se informa al interesado que la entidad con el fin de atender los comentarios realizados, mediante la Adenda No. 5 publicada en SECOP I y en su página web, realizó algunas modificaciones y precisiones adicionales dentro de la minuta del contrato, por lo cual ya no presentará el documento adicional denominado "protocolo" pues las redacciones introducidas son suficientes para dar claridad a las obligaciones de la entidad con referencia al recaudo y a la entrega de información. Ahora bien, teniendo en cuenta que la informacion del tráfico proveniente de los peajes es entregada a la ANI por el Concesionario y previamente conciliada con la interventoría de Accesos Norte y a su vez la ANI entregará un usuario y contraseña que le permitan al Concesionario de Accesos Norte Fase II acceder al sistema SICC del contrato No. 001 de 2017, de acuerdo con lo indicado en la sección 4.3 (o) de la tabla de referencias a la parta general, según la versión de contrato que se publicó con la Adenda No. 5, esta entidad considera que no es necesario tener otro método de conteo para validación de tráfico.		Técnica – Financiera

1688	STRABAG S.A.S.- CAMILO ZAMORA RIAÑO (Reunión Informativa del 29/09/2021)	d. Finalmente, también nos preocupa el tema de plazos de la licitación: como está planteado actualmente el cronograma entendemos que las respuestas van a ser publicadas el 08 de octubre y la fecha de presentación de la oferta está para el 2 de noviembre; estas son básicamente 3 semanas con muy pocos días hábiles de preparación. Para compañías de tamaño y de carácter internacional como Strabag, el insumo de la ANI en sus respuestas es fundamental para preparar adecuadamente una oferta y, teniendo en cuenta todos los trámites y aprobaciones internas, más la obtención de la documentación para la licitación, 3 semanas no es de ninguna forma razonable por lo que agradecemos se acoja la petición reiterada de todos los interesados y se amplíe el plazo sustancialmente.	Se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP, así mismo se informa que mediante la Resolución No. 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021 se reanudó la licitación pública y en su artículo segundo se estableció el cronograma actual del proceso.		Jurídica – Estructuración
1689	PALACIO JOUVE GARCÍA ABOGADOS-CLAUDIA BARRANTES (Reunión Informativa del 29/09/2021)	a. Una de ellas es el ejercicio de coordinación entre lo que es una vía del orden nacional dentro de la vía o el Distrito Capital, que tiene un tema un poco referente a ese acompañamiento de normas que tendríamos durante la coordinación del POT Distrito en las famosas reservas viales, precisamente para un futuro o futuros proyectos, entre esos Transmilenio; no obstante, nos preguntamos frente a las fajas de retiro, norma de orden nacional aplicable a estas concesiones de orden nacional, ¿cómo operaría frente a la armonización de otras reservas diferentes a las que ustedes han comentado que podemos encontrar en este tipo de proyectos ya desde el POT? o sea, ¿en qué momento tenemos que respetar la reserva o nos vamos con la faja de retiro?	Se da respuesta a interesado en los siguientes términos: Se aclara que con respecto a las Unidades Funcionales de la 1 a la 6, aplica la reserva vial establecida en el Decreto Distrital POT 190 de 2004 y ratificado con el Decreto de Lagos de Torca 088 de 2017. Transversalmente el proyecto se enmarca en su huella de intervención que incluye a ambos costados los chaflanes, espacio público, calzadas, separador(es). Finalmente se informa que el límite de intervención está definido en la de Declaratoria de Utilidad Pública e Interés Social (DUPIS) del proyecto Accesos Norte Fase II y está en el Cuarto de Datos, Carpeta Otros Anexos, Carpeta B, que incluye la Franja de intervención de los corredores viales de la Autopista Norte, la Carrera Séptima y la Perimetral de Sopó.		Técnica – Predial
1690	PALACIO JOUVE GARCÍA ABOGADOS-CLAUDIA BARRANTES (Reunión Informativa del 29/09/2021)	b. Reiteramos una pregunta que creo que ya se había formulado en algún momento dado y por escrito: el tema de recaudo de peajes que ha sido una preocupación yo creo que casi sistemática de todos los que han intervenido, entonces el impacto de los ingresos del concesionario se sale por completo del control, ya que entendemos quién va a recaudar que, es otro concesionario. Ha habido varias preguntas y consideramos de manera complementaria lo que ya se ha presentado que sería un poco más justo estructurar el proyecto con un pago por disponibilidad y la ANI se encarga de ingresar por la parte correspondiente a Accesos Norte según el porcentaje correspondiente y pagar al concesionario de Accesos Norte 2 en función de la disponibilidad del proyecto o de la vía que más o menos nos permita tener un mayor control y financiamiento. Esto creo que lo ha dicho desde nuestro primer interviniente hasta ahorita de manera reiterada con diferentes opciones de preguntas.	Se informa al interesado que no se acoge su observación, pues la estructuración del proyecto no contempló fuentes diferentes al recaudo de peajes, ni un esquema de retribución diferente al del programa 5G, que en términos generales mantiene el esquema de los contratos 4G. En todo caso debe tenerse en cuenta que sobre los montos transferidos desde la Subcuenta Depósito Especial del Recaudo hacia el Patrimonio Autónomo de Accesos Norte Fase II, al momento de aplicar las fórmulas de retribución se tomará en cuenta la medición de indicadores de este proyecto y la disponibilidad de la infraestructura para establecer los montos a retribuir (y a descontar, deducir o retener, según sea el caso) con lo cual ya se está capturando este elemento de acuerdo con lo establecido en la Ley 1508 de 2012 y las leyes que la han modificado.		Financiera
1691	PALACIO JOUVE GARCÍA ABOGADOS-CLAUDIA BARRANTES (Reunión Informativa del 29/09/2021)	c. Por el otro lado tenemos que nos preocupa el riesgo de no implementar una primera subida de tarifas y en caso de no llegar a un acuerdo como lo hemos venido comentando también a través de los diferentes intervinientes, la modificación del alcance proceda o se lleve a cabo a una terminación anticipada que debería asegurar como mínimo el repago de la deuda y la recuperación del Equity y el pago de la obra ejecutada que esté pendiente por pago, sin perjuicio de que ya hay unas fórmulas y unas cláusulas que están tratando de abarcar pero nos dicen los financieros que no está del todo claro en materia de riesgos y dentro de las mismas fórmulas de terminación anticipada.	Se informa al interesado que en la versión de la minuta de contrato Parte Especial que se publicó en Secop I y en la página web de la entidad a través de la Adenda No. 6, se precisa en la Sección 4.6(c) que *"en el evento que, por causas no imputables al Concesionario, no sea posible realizar el primer incremento de la estructura tarifaria de que trata la primera fila de la tabla contenida en la Sección 5.2(a)(i) el 16 de enero de 2023, se entenderá materializado el Riesgo de Menor Recaudo de conformidad con la Sección 3.3(i) de la Parte General"* , y por lo tanto, sin perjuicio de la posibilidad de lograr dicho incremento de manera gradual en otros años según lo indicado en la Sección 4.6(e), ahora es aplicable el mecanismo de compensacion de riesgos de menor recaudo a cargo de la ANI para este evento, cambiando la condición contractual publicada previamente, con lo cual se considera atendida su inquietud. En todo caso, se informa al interesado que las fórmulas de liquidación por terminación anticipada de la Sección 18.3 de la parte general del contrato de concesión están diseñadas para que se genere una adecuada cobertura sobre los valores ejecutados en el proyecto, financiadas bien sea a través de deuda o de equity, bajo las condiciones allí establecidas alineando correctamente los incentivos entre las partes, por lo cual se considera que las fórmulas actuales son pertinentes y adecuadas y no se considera necesario realizar ajustes sobre ellas.		Financiera
1692	PALACIO JOUVE GARCÍA ABOGADOS-CLAUDIA BARRANTES (Reunión Informativa del 29/09/2021)	d. Por último, está la compensación por eventos eximentes de responsabilidad para dejar con mayor indemnidad al concesionario. Entonces, tal como está planteado, esa propuesta de cláusula viene de la cuarta generación pues sólo se considera pagar costos ociosos de la mayor permanencia en obra que busca exclusivamente cubrir los costos fijos del concesionario asociados a los recursos, que todos sabemos son de tipo personal y gastos administrativos, los costes financieros asociados al retraso ocasionado por estos eventos eximentes de responsabilidad, deberá estar incluido o sugerimos que deberán estar incluidos en la compensación, también otros costes como ya nos ha pasado en la experiencia de la cuarta generación, extensión de garantía, seguros, etc.	Se informa al interesado que no se acepta su observación. La Entidad considera que la definición de Costos Ociosos corresponde únicamente a lo establecido en el Contrato de Concesión. El reconocimiento que podrá efectuar la ANI por Eventos Eximentes de Responsabilidad estará limitado a los costos ociosos de mayor permanencia en obra directamente causados por estos hechos.		Jurídica - Financiera
1693	ARRIETA MANTILLA ASOCIADOS-ALVARO MANTILLA (Reunión Informativa del 29/09/2021)	Quiero presentar dos observaciones de índole financiero que tienen que ver con el monto acumulado en la subcuenta depósito especial con corte al 31 de octubre de 2020, en relación con ese monto acumulado: a. Si ese monto acumulado ya contempla el descuento en los costos de operación y mantenimiento que se menciona en la sección 5.6 de la parte especial del contrato. b. Si ese monto acumulado en la subcuenta depósito también tiene incluidos los rendimientos financieros.	Se informa al interesado que en el saldo disponible al 31 de agosto de 2021 de la Subcuenta Depósito Especial del Recaudo del contrato de concesión No. 001 de 2017, cuyo valor se incorporó en la Sección 5.6(h)(i)(1)(ii) de la minuta de contrato Parte Especial publicada mediante la Adenda No. 6 en Secop I y en la página web de la Entidad, al abarcar los numerales i y ii de la misma sección, se tiene respecto a sus consultas específicas que: (a) ya fueron descontados de ese monto disponible los costos de operación y mantenimiento a los que se refiere el numeral i (que eran aplicables hasta el 29 de febrero de 2020), y (b) no se incluyen los rendimientos financieros, por cuanto estos se trasladan a la subcuenta Excedentes ANI del patrimonio autónomo del contrato 001 de 2017, de acuerdo con lo indicado en la Sección 4.5(g)(iii) de la Parte Especial de ese contrato. Finalmente, se aclara que al estar este valor incorporado dentro del contrato, no se considera pertinente referirse a un corte anterior respecto al saldo disponible en dicha Subcuenta.		Financiera

1694	ARRIETA MANTILLA ASOCIADOS-ALVARO MANTILLA (Reunión Informativa del 29/09/2021)	Finalmente coadyuvar la solicitud reiterada en esta reunión en el sentido de solicitar una ampliación del plazo para la presentación de las ofertas, habida cuenta que es evidente que siguen existiendo muchas inquietudes en relación con temas prediales, ambientales y en este tema de la fuente principal de recursos del proyecto derivado de los recaudos del proyecto Accesos Norte 1. Reiterar la solicitud de que se otorgue un plazo adicional para presentar las ofertas habida cuenta que la ANI también amplió el plazo para resolver las observaciones y como se ha manifestado el plazo que quedaría remanente entre que se resuelvan estas observaciones a la fecha cierre es evidentemente muy corto, se otorgue el mayor plazo teniendo en cuenta todas estas variables que se tienen que analizar de cara de poder presentar una oferta debidamente estructurada y también con el fin de garantizar la pluralidad de oferentes en este proceso.	Se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP, así mismo se informa que mediante la Resolución No. 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021 se reanudó la licitación pública y en su artículo segundo se estableció el cronograma actual del proceso.		Jurídica – Estructuración
1695	CAMILA MORALES - HABITANTE MUNICIPIO DE CHÍA (CUNDINAMARCA) (Reunión Informativa del 29/09/2021)	Como habitante del Municipio de Chía, para nosotros es preocupante el aumento en la tarifa del peaje. Si bien es un valor bastante alto el que ya teníamos que pagar a diario como usuarios y viviendo a 2 km del peaje, y a pesar de todas las solicitudes y de las marchas que se han hecho no hemos recibido una respuesta, ni nos han acogido como parte de la negociación para dar una tarifa diferencial para los habitantes de Chía, nosotros no estamos dispuestos a pagar un valor tan alto, así que me gustaría solicitar en esta reunión que se tenga en cuenta a la comunidad para que se logre dar una solución a este punto tan importante que no es nuevo, que se ha venido poniendo sobre la mesa y que va a seguir generando movilizaciones si ustedes como oferentes y como ANI no ponen una atención requerida para resolver este tema de la negociación.	Se aclara al interesado que, en el marco de la estructuración del proyecto se adelantaron más de 20 reuniones en los municipios del área de influencia directa del proyecto, dentro de las cuales se resaltan las reuniones en el municipio de Chía así: Universidad de la Sabana, Asociación AESABANA, Comunidad de Fusca y Torca en el Municipio de Chía, Veedurías y Líderes comunales de Chía (Lugar Concejo Municipal el 27 de febrero de 2020) y Transportadores. Se aclara que dentro de la estructuración financiera del proyectó no se contempló implementar una tarifa diferencial generalizada para la comunidad del municipio de Chía, ya que de implementarse esto se incrementarían las tarifas en los peajes para los demás usuarios del corredor vial.		Técnica – Social
1697	CONSTRUCTORA CONCONCRETO S.A.-ANDRÉS DAVID LEGUIZAMON (Reunión Informativa del 29/09/2021)	b. El costo de ejecución de las obras respecto a la estructuración realizada y el material utilizado para el relleno, puntualmente la ceniza: lo que estamos evidenciando es que la capacidad de producción nacional de ceniza no da el volumen que se está pensando en la estructuración; esto está obligando a utilizar diferentes tipos de materiales los cuales son más costosos y generan un mayor tiempo de asentamiento sobre las diferentes unidades funcionales, lo cual quiere decir que el asentamiento no solo es en la estructuración de la Autopista Norte sino también se está haciendo en la Avenida Séptima. Esto también encarece no solo el tiempo que se está estableciendo, sino el aumento en el costo de la realización del CAPEX de la obra, entonces solicitamos a la ANI una revisión integral de la licitación. Con esto estamos viendo que el sobrecosto que se está dando en la valoración del CAPEX, la valoración del OPEX y la valoración del VPIP, es insuficiente para un privado y grupo de privados, como las principales compañías locales y principales grupos internacionales. En este mundo de la infraestructura presentar una oferta en este proceso de licitación, consideramos que es suficiente el valor del VPIP en función al alcance establecido por la ANI.	Se da respuesta al interesado de la siguiente manera: Se debe tener en cuenta lo establecido en la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, en la Sección 6.2 del Contrato Parte Especial se realizaron ajustes con respecto a la terminación de la UF1, se pasa a un plazo de 30 meses, y de la misma manera, para la UF3 se pasa a un plazo de 58 meses. Lo anterior para que de acuerdo con lo manifestado por el interesado se revisen las consideraciones constructivas con la ampliación del plazo. Con respecto a la posible implementación de las Cenizas u otro material que impliquen mayores inversiones en Capex o mayores plazos en la ejecución de las UF´s por la aplicando de precargas, se recomienda se revise lo establecido en el inciso anterior con respecto a los plazos para la construcción de las UF´s. De igual forma, mediante la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, con respecto a la valoración del proyecto se ajustó el Contrato Parte Especial y el Apéndice Técnico 1 en relación con su alcance, quitando del alcance la construcción del intercambiador El Polo en la UF5, la reducción en las especificaciones de la Perimetral de Sopó en la UF7 y la reducción del espacio público en las Unidades Funcionales 1, 2, 3, 4 y 6.		Técnica
1698	CONSTRUCTORA CONCONCRETO S.A.-ANDRÉS DAVID LEGUIZAMON (Reunión Informativa del 29/09/2021)	c. El tiempo de ejecución: como ha sido mencionado por los demás proponentes, puntualmente en la UF1 es insuficiente el tiempo de 18 meses para su ejecución con el alcance que se está realizando y el tiempo de asentamiento en función a lo que estamos hablando en el tema de materiales y demás complicaciones ambientales, prediales y sociales que han mencionado los demás proponentes, hacen que un tiempo razonable para la ejecución de esa UF1 sea de 30 meses, con lo cual los privados pueden ejecutar esa obra en tiempo y poder entregársela a la ANI y al interventor.	Se aclara al interesado que, las gestiones ambientales, prediales y sociales se deben realizar durante la fase de pre-construcción que tiene un plazo 18 meses de acuerdo con lo establecido en el Contrato Parte Especial, Sección 4.8. Finalmente, se informa que de acuerdo con la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, en la Sección 6.2 del Contrato Parte Especial se realizaron ajustes con respecto a la terminación de la UF1, se pasa a un plazo de 30 meses, y de la misma manera, para la UF3 se pasa a un plazo de 58 meses.		Técnica

1699	CONSTRUCTORA CONCONCRETO S.A.-ANDRES DAVID LEGUIZAMON (Reunión Informativa del 29/09/2021)	d. Por último y solicitando la revisión integral de la estructuración por parte de la ANI, es un tiempo prudente de 2 meses para que la ANI revise la estructuración del proyecto y de tiempo no solo a las compañías locales, sino a las compañías internacionales poder presentar una oferta que garantice la probabilidad de proponentes.	Se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP, así mismo se informa que mediante la Resolución No. 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021 se reanudó la licitación pública y en su artículo segundo se estableció el cronograma actual del proceso.		Jurídica – Estructuración
1700	GERALDINE SANDOVAL - HABITANTE MUNICIPIO DE CHÍA (CUNDINAMARCA) (Reunión Informativa del 29/09/2021)	Estoy preocupada por el tema de la tarifa, no creo que nosotros, los habitantes de Chía, vayamos a pagar un peaje tan caro estando tan cerca de Bogotá; si hacemos más o menos la cuenta actualmente mensualmente estamos gastando entre $216.000 y $218.400. También, como lo exponía anteriormente el conejal Batman Camargo, no tenemos unas vías alternas que nos puedan garantizar la llegada a Chía. Por otra parte, me gustaría también que se abriera un espacio mucho más amplio para la comunidad; si no estoy mal, se abrió un pequeño espacio el año pasado en el Concejo Municipal de Chía, pero realmente la participación para la comunidad no fue amplia, entonces me gustaría que ustedes abrieran estos espacios para la comunidad puesto que nosotros también tenemos varios interrogantes. Se han hecho marchas, se han enviado solicitudes y no hemos tenido una respuesta muy satisfactoria por parte de ustedes.	Se aclara al interesado que, en el marco de la estructuración del proyecto se adelantaron más de 20 reuniones en los municipios del área de influencia directa del proyecto, dentro de las cuales se resaltan las reuniones en el municipio de Chía así: Universidad de la Sabana, Asociación AESABANA, Comunidad de Fusca y Torca en el Municipio de Chía, Veedurías y Líderes comunales de Chía (Lugar Concejo Municipal el 27 de febrero de 2020) y Transportadores. Se aclara que dentro de la estructuración financiera del proyectó no se contempló implementar una tarifa diferencial generalizada para la comunidad del municipio de Chía, ya que de implementarse esto se incrementarían las tarifas en los peajes para los demás usuarios del corredor vial.		Técnica – Social
1701	VINCI CONSTRUCTION TERRASSEMENT- LEONARDO DIEZ (Reunión Informativa del 29/09/2021)	a. Hemos analizado la documentación del cuarto de datos para este proyecto, de manera especial la que corresponde a la solución para los llenos que deben ejecutarse en las diferentes unidades funcionales. El estructurador ha realizado sus cálculos con la inclusión de cenizas en los llenos; también, como lo han manifestado previamente, hemos revisado y establecido que las cantidades que requiere el proyecto en cuanto a estos materiales sobrepasan las cantidades de producción mensual y anual que pueden ofrecer las termoeléctricas en Colombia. Como ustedes bien lo dicen, entendemos que los estudios son indicativos; sin embargo, las soluciones que se han analizado para suplir dichos materiales de la estructura son mucho más caros, lo cual afectaría el CAPEX del proyecto, o en otros casos sobrepasan los plazos estimados por la ANI para la ejecución de las obras, por esto nuestra solicitud a la ANI es que se revisen los plazos que se han establecido para la construcción de algunas UF´s del proyecto, en especial las que se encuentran en la Autopista - UF1 a UF5, otorgando un plazo razonable y consecuente para los trabajos que deben acometerse, posiblemente en la UF1 y UF3 de al menos 31 meses.	Se informa al interesado que, de acuerdo con la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, en la Sección 6.2 del Contrato Parte Especial se realizaron ajustes con respecto a la terminación de la UF1, se pasa a un plazo de 30 meses, y de la misma manera, para la UF3 se pasa a un plazo de 58 meses. Con respecto a la posible implementación de las Cenizas u otro material que impliquen mayores inversiones en Capex o mayores plazos en la ejecución de las UF´s aplicando precargas, se recomienda se revise lo establecido en el inciso anterior con respecto a los plazos para la construcción de las UF´s.		Técnica
1702	VINCI CONSTRUCTION TERRASSEMENT- LEONARDO DIEZ (Reunión Informativa del 29/09/2021)	b. Respecto a la ejecución de la doble calzada en la UF6, que es la Carrera Séptima, los últimos documentos que hemos recibido con la Adenda 2 establecen que existe un riesgo ambiental evidente previsto en el diseño que cruza por la Reserva protectora Van Der Hammen, por lo que se plantea lo siguiente: se podrá disminuir la sección del perfil vial representándose en los anchos del separador y el espacio público; sin embargo, ustedes en los últimos documentos que recibimos agregaron que siempre y cuando este ajuste obedezca a restricciones generadas por decisiones de la autoridad ambiental competente. Nosotros solicitamos a la ANI que elimine la última parte que está descrita, dado que ninguna autoridad ambiental va a decidir por un proyecto licitado por la ANI, o en su defecto, si la autoridad ambiental no va a otorgar el permiso, que la ANI considere esto como un evento de fuerza mayor, un evento eximente de responsabilidad.	Se informa al interesado que, de acuerdo con los ajustes presentados en la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, en el Apéndice Técnico 1 se cambiaron las redacciones de las mencionadas notas así: -De la Nota 7 de la tabla 7así: "La UF6, entre el K4+400 al K5+900, se podrá disminuir el ancho del separador, con el fin de evitar la afectación por la Reserva Forestal Protectora Thomas Van der Hammen - RFPTVDH" -De la nota 2 (anterior nota 3) de la tabla 9 así "En la UF6, entre el K4+400 al K5+900, se podrá disminuir el ancho del separador, con el fin de evitar la afectación por la RFPTVDH." Adicionalmente, se informa al interesado que, mediante la Adenda No 6 publicada en SECOP I y en la página web de la entidad el apéndice ambiental fue ajustado y quedó previsto en el Capítulo IX, literal g, que "En caso que, la Autoridad Ambiental Regional no avale las actividades de intervención en la RFTVH, se deberán atender las disposiciones consignadas en la Nota 2 de la Tabla 9 del Apéndice Técnico 1".		Técnica – Ambiental
1703	VINCI CONSTRUCTION TERRASSEMENT- LEONARDO DIEZ (Reunión Informativa del 29/09/2021)	c. Por último, solicitamos a la entidad la ampliación del plazo de la UF1 por lo menos en 31 meses, o siendo consecuente con el plazo que tiene la UF2, con el fin de poder realizar todo el alcance establecido. Si ustedes ven, la UF1 empieza en el kilómetro 260 del proyecto que están organizando y este km está elevado aproximadamente 5m de la UF2, entonces no es consecuente que nosotros terminemos un proyecto que tiene una cota diferente a la cota de la UF siguiente en un plazo diferente; sugerimos que la UF1 y la UF2 tengan un plazo adecuado, consecuente y similar para poder dar en el costado oriental que da a la Autopista.	Se informa al interesado que, mediante Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, en la Sección 6.2 del Contrato Parte Especial se realizaron ajustes en los plazos de ejecución de algunas Unidades Funcionales, para el caso de la UF1, cambia de 18 a 30 meses, y de la misma manera, para la UF3 cambia de 42 a 58 meses.		Técnica
1704	FERROVIAL CONSTRUCCIÓN SUCURSAL COLOMBIA -MARTHA ARIAS DURAN (Reunión Informativa del 29/09/2021)	a. Somos conscientes de la obligación que tiene el concesionario de cumplir las obligaciones de resultado que se encuentran dentro del Apéndice Técnico 1; ahora bien, para la construcción de la UF6, cuyo alcance es un mejoramiento de la calzada existente y una construcción de una nueva calzada manteniendo un perfil vial de 40 m entre espacios públicos separador central y las 2 calzadas, hemos revisado la información que se encuentra en el Cuarto de Datos, puntualmente en la carpeta C23 en donde está el trazado geométrico del proyecto y vemos que entre las abscisas 4+400 y 5+900 la ANI afecta en 1.5 km la Reserva Van Der Hammen por efectos de la duplicación de la calzada de la Carrera Séptima. En el Apéndice Técnico 6 Gestión Ambiental, se indica que para los fines de intervención de la Carrera Séptima el concesionario deberá por su cuenta y riesgo adelantar los trámites necesarios para la sustracción de las reservas forestales en los cerros orientales y del río Bogotá; en ese mismo apéndice dentro del literal G se indica que la ANI evidenció la inconveniencia para el proyecto de adelantar intervenciones que requieran de la sustracción de la reserva Thomas Van Der Hammen para los fines de actividades de construcción de las unidades funcionales en la Carrera Séptima. En ese orden de ideas, a través de la Adenda 2 la Entidad indica en la nota número 7 en el Apéndice Técnico 1 que, en la UF6, entre los PR4+ 400 y 5+900, en el paso por la Reserva Thomas Van Der Hammen se podrá disminuir la sección del perfil vial representados únicamente en los anchos del separador y del espacio público siempre y cuando este ajuste se obedezca a las restricciones generadas por decisiones de la autoridad ambiental competente. Ahora bien, tenemos la inquietud en este momento y es sí a hoy, teniendo en cuenta o invocando lo que la ANI evidencia en el en el apéndice de gestión ambiental en donde ya se ha demostrado o ya se ha evidenciado una dificultad en la etapa de la estructuración para poder hacer la sustracción de ese tramo de vía a la altura de la Reserva Thomas Van Der Hammen, si en este momento el oferente podrá considerar disminuir la sección del perfil vial datos esos antecedentes. Si no es correcto nuestro entendimiento, agradecemos que se elimine la restricción que hay en el Apéndice ambiental en el sentido de que el concesionario no podrá invocar o no podrá alegar algún evento de fuerza mayor por las demoras o por los inconvenientes que pueda tener ante las autoridades ambientales por estos efectos. Adicionalmente solicitamos a la ANI en este momento replantear el poder ampliar el polígono de la franja de utilidad pública para para que el concesionario pueda modificar su trazado sin tener los inconvenientes que se representan en el literal b del numeral 6.3 de la minuta del contrato parte general, en el sentido de que cuando el concesionario modifique su trazado geométrico y esta modificación se salga del polígono de la franja de utilidad pública, este tendrá que asumir los riesgos sobre esa modificación.	Inicialmente, se informa al interesado que, mediante la Adenda No 6 publicada en SECOP I y en la página web de la entidad el apéndice ambiental fue ajustado y quedó previsto en el Capítulo IX, literal g, que "En caso que, la Autoridad Ambiental Regional no avale las actividades de intervención en la RFTVH, se deberán atender las disposiciones consignadas en la Nota 2 de la Tabla 9 del Apéndice Técnico 1". Adicionalmente se aclara que, en la Resolución de Utilidad Pública e Interés Social – DUPIS del proyecto Accesos Norte Fase II, en la Carrera Séptima se ha tenido en cuenta en la franja de intervención, la consideración de un área mayor hacia el oriente de la calzada existente, la DUPIS está compartida en el Cuarto de Datos, Carpeta Otros Anexos, Carpeta B, que incluye la Franja de intervención de los corredores viales de la Autopista Norte, la Carrera Séptima y la Perimetral de Sopó. Cabe resaltar que en las zonas donde la vía colinda con la reserva Thomas Van der Hammen y la Reserva Bosque Central de los Cerros Orientales, de acuerdo con el ajuste realizado mediante la Adenda No 6 publicada en SECOP I y en la página web de la Entidad, se podrá ajustar la sección de la vía disminuyendo el separador. Por último, se aclara que los diseños presentados en el Cuarto de Datos son de referencia y será responsabilidad del Concesionario actualizarlos y ajustarlos en los diseños para Construcción.		Técnica – Ambiental

1705	FERROVIAL CONSTRUCCIÓN SUCURSAL COLOMBIA -MARTHA ARIAS DURAN (Reunión Informativa del 29/09/2021)	b. Nuestra segunda observación va encaminada a los plazos de las unidades funcionales, así como lo han mencionado el resto de los participantes de este foro, sobre todo de las UF1, 2 y 4 que son las que se encuentran ubicadas en la Autopista Norte: en la UF1 la Entidad otorga al concesionario un plazo de 18 meses para la ejecución de los trabajos y como bien es sabido por todos el suelo de estas unidades funcionales no tiene mucha capacidad, por lo cual la Entidad en su estructuración o en el cuarto de datos del proceso indica que se podrá hacer un alijeramiento de los terraplenes que se vayan a realizar en estas unidades funcionales utilizando cenizas. Me uno a la observaciones de los anteriores oferentes, en el sentido de que se ha hecho la investigación con los productores de estas cenizas y como pueden haber épocas en donde hay mucha producción, hay épocas en donde la producción es cero, lo cual limita los rendimientos en los avances; ahora bien, con las restricciones que hay de PMT y los requerimientos que da la Entidad por obvias razones de mantener por cada calzada como mínimo 3 carriles para circulación, pues es necesario hacer de forma escalonada la intervención de las unidades funcionales. En ese sentido, vemos insuficiente el plazo para la ejecución de la UF1 y de la UF3, que es la unidad funcional que está en paralelo a la UF1 por el carril occidental, en atención a que podremos solamente iniciar las intervenciones de la UF 3 cuando tengamos avanzado el tramo de la UF1 para poder garantizar estos carriles mínimos de circulación. En ese orden de ideas, para la UF3 dan plazo de 42 meses una vez finalizada la UF1, es decir, con un plazo de 18 meses tendremos 24 meses para la intervención de la UF3. Si miramos todas las franjas de unidad funcionales por calzadas de la Autopista Norte, al terminar la UF1 tendríamos una diferencia de nivel porque debemos elevar la rasante para poder atender la cota de inundación de este sector y tendremos una diferencia de nivel entre la UF1 y la UF2 de metros considerables, por lo que la terminación de la UF2 se deberá dar de manera anticipada en los plazos que la Entidad contempla. Igual pasa en el sentido de la calzada occidental para la finalización de la UF3 y la UF4. Nuestra observación va a que se puedan revisar los plazos inicialmente establecidos para la ejecución de estas unidades funcionales, toda vez que hoy no es técnica, ni constructiva, ni en términos de movilidad posible realizar la intervención de estas unidades funcionales en los plazos que están establecidos.	Se informa al interesado que, mediante Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, en la Sección 6.2 del Contrato Parte Especial se realizaron ajustes en los plazos de ejecución de algunas Unidades Funcionales, para el caso de la UF1, cambia de 18 a 30 meses, y de la misma manera, para la UF3 cambia de 42 a 58 meses.		Técnica
1707	TERMOTECNICA COINDUSTRIAL-CAMILA ACEVEDO (Reunión Informativa del 29/09/2021)	b. Adicionalmente el segundo comentario es que solicitamos a la entidad prorrogar la fecha de cierre de esta licitación.	Se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP, así mismo se informa que mediante la Resolución No. 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021 se reanudó la licitación pública y en su artículo segundo se estableció el cronograma actual del proceso.		Jurídica – Estructuración
1708	CHINA SHANDONG INTERNATIONAL ECONOMIC & TECHNICAL COOPERATION GROUP LTD - CCECC-SEBASTAN TAMAYO (Reunión Informativa del 29/09/2021)	a. Nos gustaría hacer énfasis en unos puntos muy importantes y el primero de ellos es que la ANI entrega la información de referencia de la segunda calzada, la cual se encuentra afectando la protección de la Reserva Van Der Hammen y la reserva forestal de los cerros orientales de Bogotá, lo cual, si nosotros miramos en términos de conservación ambiental, la mayor conservación se debe realizar en los cerros orientales y no en la Reserva Van Der Hammen, por lo cual les solicitamos sin entrar en mucho más detalle porque los demás colegas lo han venido desarrollando, solicitamos a la Entidad reconsiderar se pueda alegar fuerza mayor en asuntos que puedan resultar de los procesos de sustracción en la Reserva. Es muy importante también tener en cuenta y creo que no se ha mencionado mucho, los riesgos asociados también la conservación de bienes de interés cultural en la Carrera Séptima, generar unas propuestas que no tengan que ver con la sección de la veda sino con el movimiento del diseño geométrico hacia los cerros orientales y realizar la sustracción allí, pues conllevaría también una conservación de bienes de interés cultural. Hemos identificado cerca de 8 bienes de interés cultural del patrimonio arquitectónico en la Carrera Séptima en un estado de deterioro, lo cual pone también en un riesgo social al futuro inversionista y todos los asuntos relacionados con la debida diligencia que hagan los bancos para los procesos de financiación y la bancabilidad del proyecto. El contrato en su parte especial establece que las partes entienden que no se podrán iniciar obras de gestión especiales y de redes asociadas a la construcción de la segunda causa de la carrera séptima hasta que no se realice el segundo incremento tarifario y se cuente con la disponibilidad del 100% de los predios Distrito previstos en la parte especial; sin embargo, nosotros consideramos que de no cumplirse las condiciones establecidas en el alcance, será el mejoramiento el mejor escenario en el cual el no contrato estipula quien será el encargado de realizar la gestión predial y prever los recursos necesarios para esto, pues en dicho caso se reduce un 30% el valor de las subcuenta de predios. No se considera pertinente en este escenario la reversión de los predios del distrito, pues el escenario de mejoramiento podría requerirse para estas obras.	Inicialmente, se informa al interesado que, mediante la Adenda No 6 publicada en SECOP I y en la página web de la entidad el apéndice ambiental fue ajustado y quedó previsto en el Capítulo IX, literal g, que "En caso que, la Autoridad Ambiental Regional no avale las actividades de intervención en la RFTVH, se deberán atender las disposiciones consignadas en la Nota 2 de la Tabla 9 del Apéndice Técnico 1". Adicionalmente, es necesario indicar que dentro del listado de Bienes de Interés Cultural Nacional (enlaces de revisión (Distrito: http://www.sdp.gov.co/gestion-territorial/patrimonio-y-renovacion-urbana/muebles-en-espacio-publico, Nación: https://www.mincultura.gov.co/prensa/noticias/Documents/Patrimonio/BIENES%20DE%20INTER%C3%89S%20CULTURAL%20DEL%20%C3%81MBITO%20NACIONAL_mayo%202020.pdf) no se encuentran listados bienes que se localicen en el área de intervención del proyecto Accesos Norte Fase II, así como tampoco BIC identificados y establecidos por el Distrito Capital o Alcaldía de Sopó. No obstante a lo anterior, el Contrato de Concesión prevé los mecanismos de gestión a los que podrán acudir las partes, en caso de presentarse situaciones de imposibilidad de gestión e incumplimiento al cronograma de obra, atribuibles a causas no imputables al Concesionario; actuaciones que podrán ser implementadas a la luz de las particularidades de la materialización de dichos hechos, lo anterior de acuerdo con lo establecido en el Contrato Parte General, Sección 13.3(w). Finalmente, y de acuerdo con lo estipulado en el Apéndice Técnico 1, Sección II.4(d) – Intervención Prevista "Mejoramiento de la calzada existente a 2 carriles mixtos de 3.25/3.50 m de ancho más espacio público de 6.00 m de ancho en el costado oriental de la vía." El requerimiento es claro en que la calzada a construir es la calzada oriental y es porque los Predios Distrito identificados en el Anexo 7 del AT Predial, que al no entregarse como está previsto generan el desalcance de la Carrera Séptima esta ubicados al occidente de la calzada existente. Ahora bien, en línea con lo anterior, los predios identificados en la Sábana Predial que no se adquieren para el proyecto con el desalcance son los ubicados al occidente de la calzada existente de la Carrera Séptima y de acuerdo con la valoración que tienen se hace la reducción en la Subcuenta Predios. Por lo anterior no se acepta la propuesta del Interesado.		Técnica – Ambiental

1710	CHINA SHANDONG INTERNATIONAL ECONOMIC & TECHNICAL COOPERATION GROUP LTD - CCECC-SEBASTAN TAMAYO (Reunión Informativa del 29/09/2021)	c. Creo que todos los oferentes o los posibles oferentes coincidimos en que no es claro para ninguno de nosotros cuál es el verdadero proyecto que se estará ejecutando, entonces le solicitamos una muy amplia revisión de lo que se está pensando como proyecto por parte de la Agencia. Esto se resume también en solicitarles una ampliación del plazo, pues en este momento no vemos viable la participación con los plazos establecidos y creo que ninguno de los presentes tampoco está considerando participar en estos tiempos tan apretados y más con la cantidad de indefiniciones y la cantidad de riesgos pasando del riesgo a la incertidumbre en este tipo este proyecto puntual, por lo cual les solicitamos ampliar el plazo en al menos 2 meses.	Se aclara al interesado que la Entidad publicó la Adenda No. 06 en el Secop I y en la página web de la Entidad, a través de la cual se hicieron precisiones al Proyecto con ocasión de las reuniones uno a uno llevadas a cabo durante la suspensión de la Licitación Pública. Dicha Adenda, contempla varios cambios relacionados con los incrementos de peaje y su respectiva compensación en caso de no lograrse los mismos, entre otros aspectos relacionados con el alcance técnico que detallan diaramente el Proyecto que pretende ejecutarse, los cuales deben ser revisados y contemplados por el interesado en la estructuración de su oferta. Finalmente, se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP, así mismo, se informa que mediante la Resolución No. 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021 se reanudó la licitación pública y en su artículo segundo se estableció el cronograma actual del proceso.		Jurídica – Estructuración
1711	MERIDIAM FONDO DE INVERSION-MARIANA QUIDEL (Reunión Informativa del 29/09/2021)	a. Hemos identificado del análisis del proyecto los mismos riesgos e incertidumbres que han levantado los otros ponentes con aspectos del contrato que son bastante inusuales para este tipo de proyecto y están relacionados con los aumentos de la tarifa y cómo están estructurando bajo el contrato de concesión. En particular, el primer aumento de la tarifa, la falta de claridad sobre sobre el alcance de un proyecto sin este primer aumento de la tarifa, los aspectos relacionados con el recaudo y si bien reconocemos que bajo el contrato de concesión hay mecanismos claros para que los fondeos que van de un patrimonio a otros se hagan a plazos definidos y bajo las instrucciones que envía la ANI. Está la necesidad de que exista un protocolo con el concesionario de Accesos Norte 1 para el envío de la información, porque eso es importante desde el punto de vista de sustento y de acceso a la información de poder llevar seguimiento del recaudo que se está haciendo no sólo desde el punto de vista de los ingresos, sino ¿qué está pasando con las casetas? ¿cómo se están aplicando las tarifas de este tipo de vehículos que están siendo sujetos a las tarifas preferenciales etc.?	Se aclara al interesado que la Entidad publicó la Adenda No. 06 en el Secop I y en la página web de la Entidad, a través de la cual se hicieron precisiones al Proyecto con ocasión de las reuniones uno a uno llevadas a cabo durante la suspensión de la Licitación Pública. Dicha Adenda, contempla varios cambios relacionados con los incrementos de peaje y su respectiva compensación en caso de no lograrse los mismos, entre otros aspectos relacionados con el alcance técnico que detallan diaramente el Proyecto que pretende ejecutarse, los cuales deben ser revisados y contemplados por el interesado en la estructuración de su oferta. Finalmente, se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP, así mismo, se informa que mediante la Resolución No. 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021 se reanudó la licitación pública y en su artículo segundo se estableció el cronograma actual del proceso.		Técnica
1712	MERIDIAM FONDO DE INVERSION-MARIANA QUIDEL (Reunión Informativa del 29/09/2021)	b. Todos los temas que se han mencionado con respecto de tener esta esta información son aspectos bastante fundamentales, son puntos que se han mencionado anteriormente y por estas razones solicitamos muy amablemente y respetuosamente que se considere una ampliación en el plazo para la entrega de la licitación tomando en cuenta que hoy en día están expertos en temas fundamentales de la estructuración que estarán pendientes de aclaraciones por parte de la ANI y también sabemos que hay una serie de respuestas a las preguntas que se hicieron por escrito anteriormente que están previstas para el 8 de octubre, y si se mantiene un plazo de presentación de las ofertas del 2 de noviembre no se dispondrá de tiempo suficiente para poder analizar las respuestas que se van a entregar el 8 de octubre, así como las aclaraciones que esperamos que la ANI haga después de haber tenido esta sesión de trabajo con todos los proponentes. Por lo tanto, con el objetivo de disponer de un plazo razonable para finalizar nuestro análisis del proyecto y poder entregar una oferta competitiva que consideramos para beneficio para la ANI, para el proceso en general al aumentar el número de proponentes que se podrían presentar a la a la licitación, solicitamos que se pueda emplear este próximo plazo por un mínimo de 2 meses dadas las complejidades que hoy hemos levantado y seguirán siendo analizadas y estructuradas por ambas partes, por parte de la ANI y por parte de los proponentes interesados en el proyecto.	Se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP, así mismo se informa que mediante la Resolución No. 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021 se reanudó la licitación pública y en su artículo segundo se estableció el cronograma actual del proceso.		Jurídica – Estructuración
1713	CONSTRUCTORA CONCONCRETO-CARLOS JAVIER FUQUENE (Reunión Informativa del 29/09/2021)	Quisiéramos adicionar una solicitud que no se ha hecho y es de pronto una segunda ronda de esta misma reunión o este mismo espacio luego de poder haber revisado las respuestas que ustedes van a remitir con respecto a las que se han realizado por escrito o las que hemos tratado en esta diligencia para dar claridad a las respuestas y nos acogemos a las demás solicitudes de los interesados.	Se informa al interesado que la Agencia Nacional de Infraestructura procedió a realizar reuniones con cada uno de los interesados en participar en la licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2021 dentro del Proyecto de Asociación Pública Privada de Iniciativa Pública Accesos Norte Fase II, del 20 de octubre de 2021 y hasta el 27 de octubre de 2021 de conformidad con lo señalado en el Protocolo de Relacionamiento, anuncio que fue publicado en SECOP I y en la Página Web de la Entidad mediante Aviso Informativo 6. La reunión con el interesado Constructora Conconcreto se realizo el martes 26 de octubre en horas de la tarde. Se aclara que la Entidad no tiene previstas más reuniones con los interesados.		Técnica

1715	STRABAG 5/10/2021	Teniendo en cuenta que la velocidad de diseño establecida para la UF6 corresponde a 60 km/h, es necesario generar rectificaciones planimétricas que permitan el cumplimiento de la normatividad estipulada para esta velocidad, lo anterior implica cambios sobre la Reservas Viales vigentes de la Carrera 7. De acuerdo con lo anterior, es necesario determinar claramente los parámetros a tener en cuenta dentro de la proyección de la nueva calzada del corredor y que se informe el estado de trámite de modficación de la reserva vial ante al Secretaria Distrital de Planeación, asi mismo la viabilidad (sobre el diseño o datos tecnicos presentados) que esta entidad dio dentro del proceso de prefactibilidad y estructuración del proyecto o en caso contrario se solicita que se definan claramente en una tabla las excepciones a la velocidad de diseño con el fin de mantener la geometria de la vía dentro de las reservas viales vigentes.	Se informa al interesado que, mediante la Adenda No 5 publicada en el Secop I y en la página web de la entidad, en el Apéndice Técnico I, Tabla 8, para la UF6 – Carrera Séptima, se estableció una velocidad de Diseño (km/h) de "Mínimo 40 y Máximo 60", lo anterior teniendo en cuenta las restricciones que se puedan presentar en el diseño por las Reservas forestales de los Cerros Orientales y la Thomas Van der Hammen, los Bienes de Interés Cultural – BIC, la solución técnica del proyecto, entre otras. Se aclara que la ANI no adelantó tramites de modificación de la Reserva Vial ante la Secretaría Distrital de Planeación – SDP, ya que se deberá revisar la pertinencia de la modificación una vez se tengan los Estudios y Diseños Fase III por el futuro Concesionario. Se informa al interesado que los Estudios y Diseños para la jurisdicción de Bogotá D.C. incluidos en el Cuarto de Datos cumplen con lo requerido por la ANI y el Distrito Capital para efectos de la Estructuración y fue realizado bajo los lineamientos y especificaciones del Distrito y conforme a lo establecido en el Convenio 006 de 2019, Clausula Quinta, Sección C "Compromisos Generales del Distrito Capital" - numerales 1.2 y 1.3. Finalmente, se aclara que la Reserva Vial vigente no es una condicionante para que se generen excepciones o el no cumplimiento de las especificaciones técnicas definidas en el proyecto, las modificaciones de la Reserva Vial son realizables mediante acto administrativo por la entidad correspondiente con el debido sustento técnico, información que recopilará el futuro Concesionario una vez realice los Estudios y Diseños Fase III.		Técnica
1716	STRABAG 5/10/2021	El final de la UF6 debe corresponder con el trazado actual de la Carrera Séptima y la reserva vial vigente, sin embargo, el polígono de utilidad pública correspondiente a la resolución N°20217020012625 no tiene en cuenta la geometria de la reserva vial tal como se observa a continuación. Se solicita de la ANI aclarar esta situación y remitir en caso dado la modificación de reseva vial ante la SDP. (ver imagen en documento anexo)	Por el presente, nos permitimos dar respuesta al interesado de la siguiente manera: Inicialmente se informa que los estudios y diseños de referencia no están obligados a limitarse al área definida en la Reserva Vial del POT 190 de 2004 y el acto administrativo 049 de 2018, el cual modifico el Decreto 088 de 2017. Las consideraciones en su momento se debieron a las variables que maneja el corredor de la Carrera Séptima, en este sitio especifico se obedece al empalme con los diseños de factibilidad del proyecto Accenorte Fase I y a evitar intervenciones sobre el Cerro Torca ubicado metros al norte de la Calle 245. Con base en los estudios y diseños de referencia se proyectó el limite de intervención, que esta publicado en el acto administrativo de la Declaratoria de Utilidad Pública e Interés Social (DUPIS) del proyecto Accesos Norte Fase II que incluye la Franja de intervención de los corredores viales de la Autopista Norte, la Carrera Séptima y la Perimetral de Sopó, y está en el Cuarto de Datos, Carpeta Otros Anexos, Carpeta B, Se aclara que la ANI no adelantó tramites de modificación de la Reserva Vial ante la Secretaría Distrital de Planeación – SDP, ya que se deberá revisar la pertinencia de la modificación una vez se tengan los Estudios y Diseños Fase III por el futuro Concesionario.		Técnica
1717	STRABAG 5/10/2021	Dentro del análisis realizado para esta UF6 se pudo determinar que el polígono de utilidad pública correspondiente a la resolución N°20217020012625 generan afectación sobre la Reserva Van Der Hammen y la Reserva Bosque Oriental. Se aclara que a pesar que se realice una modificación al espacio público o separador central, se presentaría afectación a la RFTVDH, es decir que con el proyecto de la estructuración no es factible obviar una intervención sobre dicha reserva. Con base a lo anterior, se solicita indicar si la entidad cuenta con viabilidad para intervenir la RFTVDH o en su defecto la entidad define un trazado, reserva vial (aprobada por SDP) y polígno de utilidad pública por fuera del límite de la RFTVDH y que haga factible el proyecto en esta zona. (ver imagen en documento anexo)	Se da respuesta el interesado en los siguientes términos: Inicialmente es necesario indicar que las gestiones ambientales y prediales están a cargo del futuro Concesionario, de igual forma se indica que los riesgos de Diseños están a cargo tambien del privado. Se aclara que en la imagen que se muestra el polígono de la DUPIS tiene un ancho aproximado de 80 m, espacio suficiente para que el futuro Concesionario pueda proyectar los Estudios y Diseños solo afectando la Reserva de los Cerros Orientales, y afectando las dos reservas la de los Cerros Orientales y la RFPTVDH. Se informa que la Agencia adelantó los acercamientos ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales para que se definiera si el proyecto requería, o no, de diagnóstico ambiental de alternativas. Frente al trámite surtido la ANLA señaló que el proyecto no requiere de DAA y se fijaron los términos de referencia para la elaboración del estudio de impacto ambiental. Oficio de salida ANLA No. 2019128388-2-000 del 29 de agosto de 2019. La citada comunicación está incluida dentro del banco de datos del proyecto. Se informa que la ANI no adelantó tramites de modificación de la Reserva Vial ante la Secretaría Distrital de Planeación – SDP, ya que se deberá revisar la pertinencia de la modificación una vez se tengan los Estudios y Diseños Fase III por el futuro Concesionario. La entidad con base en los estudios y diseños de referencia definió la Resolución de Declaratoriedad Pública "DUPIS" para que el futuro Concesionario desarrolle los Estudios y Diseños Fase III de acuerdo con lo señalado en los apendices Técnicos.		Técnica – Ambiental
1718	STRABAG 5/10/2021	De acuerdo con los diseños suministrados del estructurador del proyecto y el polígono de utilidad pública según resolución N° 20217020012625, se evidencia que se están afectando predios con declaratoria de inmuebles de interés cultural, favor indicar el oficio o documento donde el IDPC o Ministerio de cultura otorgó la viabilidad de afectacion de los BIC y por ende se concluyó la factibilidad del trazado propuesto.	Se informa al interesado que en el Corredor de la Carrera Séptima y la Perimetral de Sopó si bien se identificaron Bienes Inmuebles de Interés Cultural, es claro que, teniendo cuenta que en los diseños de referencia no se proyectaron intervenciones sobre dichos inmuebles, no fueron realizadas gestiones ante el Ministerio de Cultura o el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC) para tal fin. En ese orden de ideas, si en los estudios y diseños requeridos, el futuro Concesionario identifica la necesidad de intervención sobre estos predios, deberá adelantar las gestiones correspondientes con las entidades mencionadas. Los Bienes de Interés Cultural - BIC, tanto a nivel nacional como distrital y municipal, son listados y publicados a través de las páginas WEB o documentos oficiales de las entidades a cargo de su identificación y categorización. A la fecha, en las comunicaciones de carácter oficial inherentes al tema (Distrito: http://www.sdp.gov.co/gestion-territorial/patrimonio-y-renovacion-urbana/muebles-en-espacio-publico, Nación: https://www.mincultura.gov.co/prensa/noticias/Documents/Patrimonio/BIENES%20DE%20INTER%C3%89S%20CULTURAL%20DEL%20%C3%81MBITO%20NACIONAL_mayo%202020.pdf) no se identifica dentro del área de intervención del proyecto, presencia de BIC declarados por las respectivas autoridades en la materia.		Técnica – Predial

1721	COPASA	Fases de la Etapa Preoperativa La Adenda No. 2 modificó la Sección 4.8 – Plazos de las Fases de la Etapa Preoperativa de la Parte Especial del Contrato de Concesión, la cual ahora establece que: "(a) Duración de la Fase de Preconstrucción: Dieciocho (18) Meses contados desde la Fecha de Inicio del Contrato. Durante este plazo se cumplirá con las condiciones precedentes señaladas en la Sección 4.4 de la Parte General, salvo que sea declarado un Evento Eximente de Responsabilidad que impida el cumplimiento de tales condiciones". Conforme a lo anterior, entendemos que la duración de la Fase de Preconstrucción es estimada - con un plazo de 18 meses estimado contado desde la Fecha de Inicio del Contrato-, plazo que será mayor cuando las condiciones precedentes no puedan cumplirse en ese periodo por la ocurrencia de una situación fuera del control del Concesionario, como un Evento Eximente de Responsabilidad o un incumplimiento de la ANI. En esta medida, respetuosamente solicitamos a la ANI confirmar si nuestro entendimiento es correcto. De antemano agradecemos la atención prestada y quedamos atentos a la respuesta. Cordialmente,	Se le informa al interesado, que su entendimiento no es correcto. De acuerdo con la Sección 4.48 de la Parte Especial, el plazo de duración de la Fase de Preconstrucción es de 18 meses contados desde la fecha de inicio del contrato, por lo tanto, no es un plazo estimado. En ese sentido, ante la ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad se generará el Periodo Especial, durante el cual, se entienden suspendidas las obligaciones del Concesionario. Una vez superado el Periodo Especial, se continuará con la contabilización de los plazos establecidos en el Contrato para la Fase de Preconstrucción sin que los mismos se reduzcan o amplíen.		Jurídica – Estructuración
1722	Hector Leon Mendez - Observación presentada por Youtube	Por favor explicar en detalle el soporte de ingreso. ¿Por cuantos años se da la cobertura?	Se informa al interesado que el soporte de ingresos corresponde al mecanismo a través del cual la ANI asume una parte del riesgo comercial del proyecto. Como política general en los proyectos de 5G el Estado ha incluido el soporte de ingresos enfocado a proteger la financiación de los proyectos en los periodos de mayor estrechez del flujo de caja, bajo los supuestos de condiciones de deuda contemplados en la estructuración del proyecto, de manera que en cada proyecto el periodo (para este caso 9 años desde la suscripción de la última Acta de Terminación de Unidad Funcional) y los montos cubiertos dependen de sus condiciones particulares contempladas en la estructuración. Las condiciones de medición de este mecanismo las puede encontrar en las Secciones 3.4(b) y (c) de la Parte General de la minuta de contrato, mientras que los valores del componente VSI que son específicos en cada proyecto se encuentran en la sección 5.4 de la Parte Especial.		Financiera
1723	Copasa 8/10/2021	Según lo manifestado por la Doctora Diana Cardona al final de la Reunión Informativa del proceso VJ-VE-APP-IPB-001-2021, convocada por la ANI y realizada el 29 de septiembre de 2021, y como empresa interesada en el proceso de selección, nos permitimos solicitar una reunión uno a uno. De igual forma, agradecemos confirmar si actualmente la ANI tiene establecido un protocolo para la realización de dichas reuniones.	Se informa al interesado que la Agencia Nacional de Infraestructura procedió a realizar reuniones con cada uno de los interesados en participar en la licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2021 dentro del Proyecto de Asociación Pública Privada de Iniciativa Pública Accesos Norte Fase II, del 20 de octubre de 2021 y hasta el 27 de octubre de 2021 de conformidad con lo señalado en el Protocolo de Relacionamiento, anuncio que fue publicado en SECOP I y en la Página Web de la Entidad mediante Aviso Informativo 6. La reunión con el interesado COPASA se realizó el miércoles 27 de octubre en horas de la mañana.	Protocolo de reuniones uno a uno con interesados	Técnica
1724	PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S. 11/10/2021	Amablemente se solicita incorporar en la información del cuarto de datos de la carpeta A de Tránsito, los volumnes horarios y diarios registrados en las estaciones de peaje del proyecto desde el 2014 hasta la fecha mas reciente disponible, discriminados por categoría y sentido de circulación.	Se informa al interesado que, la información que se encuentra en la Carpeta A08 es: Datos mensuales históricos de tráfico (en formato Excel) discriminado por categoría del vehículo. Esta compartido en documento en Excel discriminado el reporte de tráfico mensual y diario por años, se presentan los datos en cinco hojas (TPD 2017, TPD 2018, TPD 2019, TPD 2020 y TPD 2021 (proyectados)). Adicionalmente la información de tránsito de los volúmenes horarios y diarios de los Peajes Andes, Fusca y Uniautana, por Categoría y día del año 2021 esta desde enero hasta agosto, en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogota, Carpeta A, Carpeta A08, Archivo A083, el cual se informó mediante el aviso informativo No 5 publicado en Secop I y en la página web de ANI.	INFORME DE TRANSITO	Técnica

1725	PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S. 11/10/2021	Dado que en el Contrato Parte Especial en la Clausula 5.6 (h) Subcuenta Central de Recaudo en su numeral (1) (i), estipula un unico giro con la constitución del Patrimonio Autonómo de dos montos asi: romanito "(1) Con los recursos provenientes de la Subcuenta Deposito Especial (del Contrato 001 de 2017 - Acceorte 1),que se hubieran acumulado hasta el 29 de fecbrero de 2020 ..." y romanito "(ii)Con los recursos provenientes de la Subcuenta Deposito Especial que se hubieran acumulado desde el 1 de marzo de 2020, hasta la constitución del Patrimonio Autonómo del presente Contrato ..." por favor certificar cual es el monto disponible a tranferir segun el romanito (i) de la Clausula 5.6 (h) (1) y lo que se tiene acumulado a la fecha segun el romanito (ii) de la Clausula 5.6 (h) (1)	Se informa al interesado que el saldo disponible al 31 de agosto de 2021 de la Subcuenta Depósito Especial del Recaudo del contrato de concesión No. 001 de 2017, cuyo valor se incorporó en la Sección 5.6(h)(i)(1)(iii) de la minuta de contrato Parte Especial publicada mediante la Adenda No. 6 en Secop I y en la página web de la Entidad, abarca los numerales i y ii de la misma sección, a los que se refiere el observante. Cabe precisar, por un lado, que la diferencia entre el numeral i y ii de dicha Sección corresponde únicamente a que en el primer caso se descontaban los costos de operación y mantenimiento señalados ($964.000.000 mensuales en pesos de diciembre de 2014, únicamente hasta el 1 de marzo de 2020, según se estableció en la sección 3.8(c)(2) de la parte especial del contrato de concesión No. 001 de 2017, los cuales ya fueron descontados por parte del Concesionario Recaudador) pero que la fuente de los recursos es la misma, y en segundo lugar, que de acuerdo con el encabezado de esta misma Sección el monto total "se fondeará en un único giro a la fecha de constitución del Patrimonio Autónomo", y por lo tanto considerando que la Subcuenta se continúa fondeando en la actualidad, no se considera pertinente establecer un desglose sobre dicho monto acumulado. Finalmente, se aclara que en la Sección referida ya se encuentra incorporado un valor con corte a 31 de agosto de 2021.	CONTRATO PARTE ESPECIAL	Financiera
1726	PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S. 11/10/2021	Según el Contrato 001 de 2017 - Acceorte 1, en su Parte Especial, Clausula 4.3 Calculo de la Retribución en su literal (f) Diferencias de Recaudo: " (i) En el evento que el valor resultante de aplicar la fórmula establecida en la Sección anterior de esta Parte Especial sea mayor que cero (0)), el valor de los mayores ingresos por Recaudo será distribuido aplicando el siguiente procedimiento: (1) El Concesionario trasladará en el mes siguiente al cálculo del DR_ANI _a el cien por ciento (100%) del valor de DR_ANI conforme lo establece la fórmula anterior a la Depósito Especial de Recaudo establecida en el numeral 4.5(g) de esta Parte Especial o al patrimonio autónomo que indique la Entidad. El valor trasladado no hará parte de la Retribución del Concesionario ni del VPIP del proyecto." Por favor confirmar nuestro entendimiento en cuanto a: El 100% de los valores anuales del DR-ANI señalados el Clausula 4.3 (i)(1) del Contrato Parte Especial del Contrato 001 de 2017 - Acceorte 1, seran tranlados en su totalidad a la Subcuenta Central de Recaudo del Contrato de Concesión que se suscriba para el proyecto Accesos Norte 2.	Se informa al interesado que su entendimiento es correcto. Así mismo, con fines de claridad se incluyó esta precisión en la minuta de contrato Parte Especial que se publicó con la Adenda No. 5 en el Secop I y la página web de la entidad, en su Sección 5.6(h)(1)(iii) (cuya numeración fue modificada posteriormente mediante la Adenda No. 6 quedando ahora como Sección 5.6(h)(i)(2)(iii)(2da viñeta) de la Parte Especial del Contrato) al incluirse dentro de las fuentes de la Subcuenta Central Recaudo lo siguiente: *"los demás recursos que de conformidad con la sección 4.5(g)(i)(4) de la parte especial del Contrato No. 001 de 2017 se destinen a la Subcuenta Depósito Especial, descontados los demás montos que resulten aplicables"*. Lo anterior teniendo en cuenta que la sección referida dentro del contrato No. 001 de 2017 es la que contiene los recursos derivados del DR ANI. En todo caso, se precisa que dichos recursos tendrán el mismo tratamiento que los provenientes de las demás fuentes de dicha Subcuenta, entre ellos su cómputo dentro del VPIPm.	CONTRATO PARTE ESPECIAL	Financiera
1727	PROINDESA 11/10/2021	Luis Enrique Quintero de la Hoz, identificado como aparece al pie de mi firma, en mi calidad de representante legal de Proindesa S.A.S., sociedad interesada en el proceso de selección de la referencia, por medio del presente escrito me dirijo a su Despacho con el fin de solicitar respetuosamente que se amplíe la Fecha de Cierre para la presentación de ofertas, teniendo en cuenta las consideraciones que expongo brevemente a continuación: Como es de su conocimiento, existen varias inquietudes formuladas por los distintos interesados, relacionadas principalmente con los trámites ambientales de sustracción de reservas, por las condiciones particulares de las áreas donde se ubica el trazado, la necesidad de que el Distrito haga entrega de una gran cantidad de predios de los cuales depende la ejecución de importantes intervenciones, y, por último, respecto a las peculiaridades que implica el hecho de que la fuente de la retribución dependa del recaudo efectuado en el marco de otro contrato de concesión. Como es apenas natural, todas estas particularidades del proyecto, las cuales han generado gran cantidad de inquietudes y observaciones por parte de los distintos interesados, constituyen asuntos de la mayor relevancia para definir de forma muy precisa el alcance de las obligaciones y los riesgos que serán asumidos, y por tanto, la posibilidad de estructurar una oferta. Ahora bien, dado que la resolución de todas estas inquietudes es muy relevante para todas las personas que han manifestado interés en el proyecto, incluida Proindesa, resulta fundamental que las respuestas a las mismas puedan darse conocer con suficiente antelación respecto de la Fecha de Cierre, de cara a poder contar con el tiempo requerido para analizar de forma diligente y profunda todas las variables que permitan estructurar y elaborar una oferta. Lo indicado, de manera que todos los interesados en el proceso cuenten con el plazo necesario para poder analizar su decisión de participar, en aras de favorecer la pluralidad de oferentes y la selección objetiva. Sobre el particular, hemos sido notificados de la decisión adoptada por la ANI mediante Adenda 4, consistente en ampliar el plazo para dar respuesta a todas estas inquietudes formuladas hasta el 9 de noviembre de 2021, lo cual conlleva que todas estas inquietudes de suma importancia para los interesados no podrán ser resueltas con anterioridad a esa fecha, lo cual genera el efecto de que se acorte el tiempo con que se cuenta para evaluar la posibilidad de presentar la oferta, dado que la fecha de cierre no fue objeto de modificación. Por estas razones, y en aras de garantizar la selección objetiva y la pluralidad de oferentes en el presente proceso de selección, nos permitimos solicitar que se amplíe por un término de un (1) mes la fecha de cierre prevista para el 9 de diciembre de 2021, con el fin de que todos estos asuntos que son particulares al proyecto, y que han generado tantas inquietudes por parte de los interesados, puedan ser debidamente analizados con el tiempo requerido, a efectos de que se puedan presentar ofertas estructuradas en beneficio del proyecto y del interés general Agradecemos su atención y quedamos atentos a la respuesta oportuna de la entidad.	Se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP, así mismo se informa que mediante la Resolución No. 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021 se reanudó la licitación pública y en su artículo segundo se estableció el cronograma actual del proceso.		Jurídica – Estructuración

1728	PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S. 12/10/2021	En la Parte General del contrato: Principales Obligaciones del Concesionario durante la Fase de Preconstrucción, Numeral 4.2 (literal m). se indica que Plan de Trámites Ambientales se entrega a los dos (2) meses siguientes a la Fecha de Inicio. mientras que el contenido de la Tabla de Referencias a la parte General, numeral 1.145 del CONTRATO PARTE ESPECIAL indica 90 días para la entrega. Se solicita precisar ¿cual de los dos plazos aplica para la entrega del Plan de Tramites ambientales? Dependiendo de la respuesta, por favor hacer los ajustes pertinentes en los documentos contractuales mediante ADENDA	Se informa al interesado que su entendimiento no es correcto, teniendo en cuenta que en el Contrato de Concesión Parte General, sección 4.2 (m) se indica que se debe entregar el Plan de Trámites Ambientales dentro del plazo señalado en la Parte Especial, es decir, en 90 días. Adicionalmente, esta sección establece que el Concesionario deberá entregar a la Interventoría, con copia a la ANI, a los dos (2) Meses siguientes a la Fecha de Inicio, un cronograma de trámites ambientales, que indique las actividades que desarrollará y los plazos previstos, para la obtención de los trámites ambientales. Así las cosas, son dos documentos diferentes, razón por la cual, no existe la discrepancia mencionada en el contrato de Concesión.	Parte General del contrato: Principales Obligaciones del Concesionario durante la Fase de Preconstrucción, Numeral 4.2 (literal m). CONTRATO PARTE ESPECIAL: CAPÍTULO II TABLA DE REFERENCIAS A LA PARTE GENERAL.	Técnica
1729	PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S. 12/10/2021	Según los condicionantes relacionados con por parte del Distrito Capital para la segunda calzada entre las calles 191 y 200; (ii) que no sea posible el incremento de la estructura tarifa de peaje establecida en la sección 4.6, Parte Especial del contrato, NO se realiza la construcción de la 2a Calzada entre la Calle 201 y la Calle 245 en la carrera séptima. Se pregunta: ¿En ese caso, el trámite para la obtención de la licencia ambiental para el corredor de la carrera 7a. solo puede realizarse hasta tanto se tenga esa seguridad? , lo cual posiblemente no estaría dentro de los tiempos establecidos para la etapa de preconstrucción.	Se informa al interesado que, conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión Parte Especial, respecto a la construcción de la segunda calzada de la carrera séptima solo deberán iniciarse gestiones de riesgos y de redes hasta tanto se realice el segundo incremento tarifario y se cuente con la disponibilidad del 100% de los Predios Distrito. Las gestiones para la obtención de la licencia ambiental se le manifiesta que el trámite para la obtención de la Licencia Ambiental se debe adelantar en la fase de pre-construcción.	PARTE ESPECIAL DEL CONTRATO, Capítulo IV, Numeral 4.2-Alcance general del Proyecto, literal (c) Alcance del Proyecto sin construcción de la segunda calzada carrera séptima.	Técnica
1731	KMA 13/10/2021	De acuerdo con el reciente anuncio realizado por la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, respecto a una próxima suspensión del proceso por dos (2) semanas a partir del Lunes, 18 de octubre de 2021 y donde se pueden llevar a cabo reuniones individuales con los interesados en el proyecto, solicitamos comedidamente, permitirnos una reunión para el próximo viernes, 22 de octubre de 2021 en horas de la mañana preferiblemente, a efecto de discutir las inquietudes que tenemos frente al proyecto en sus aspectos principalmente financieros, técnicos y jurídicos. Así mismo, agradecemos indicarnos el número máximo de personas que pueden asistir para cumplir con el aforo respetivo. No siendo otro el motivo de la presente, quedamos atentos.	Se informa al interesado que la Agencia Nacional de Infraestructura procedió a realizar reuniones con cada uno de los interesados en participar en la licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2021 dentro del Proyecto de Asociación Pública Privada de Iniciativa Pública Accesos Norte Fase II, del 20 de octubre de 2021 y hasta el 27 de octubre de 2021 de conformidad con lo señalado en el Protocolo de Relacionamiento, anuncio que fue publicado en SECOP I y en la Página Web de la Entidad mediante Aviso Informativo 6. La reunión especifica con el interesado KMA se realizó el viernes 22 de octubre de 2021 en horas de la mañana.		Técnica
1732	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 19/10/2021	En el pronunciamiento NDA emitido por ANLA con radicado 2019128288-2-000 del 29 de agosto del 2019 mediante el cual se definen los términos de referencia para la elaboración del EIA, dicha entidad indica lo siguiente con base a la información entregada por la ANI: "(…) Ahora bien, en el caso del corredor de la Carrera Séptima, se indica que, en el costado occidental de éste, las actividades de intervención colindan con la reserva Thomas van der Hammen (declarada mediante el Acuerdo 11 de 2011 por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca - CAR), entre las calles 222 a la 235; sin embargo, dada la zonificación de las áreas que colindan con el corredor vial (recuperación y conservación), no se tiene previsto realizar intervención alguna. En referencia al costado oriental del corredor vial, la intervención colinda en toda su longitud con la Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá - RFPBOB, declarada por el INDERENA bajo la Resolución No. 30 de 1976. En consecuencia, la ANI señala que "está previsto que una de las afectaciones que generará el proyecto será la sustracción de una parte de la RFPBOB en aquellos sectores donde sea necesario para garantizar el derecho de vía". Adicionalmente, el pasado 4 de octubre, en presentación y reunión informativa, la ANI recomendó la no intervención del área de la RTVH. Teniendo en cuenta lo anterior y la superposición realizada con los polígonos oficiales de la reserva, es claro que el proyecto sí se traslapa en una sección con la RTVH. En tal sentido, existe una contradicción entre lo proyectado por la Agencia en el proceso de estructuración (diseños geométricos del cuarto de datos), lo recomendado en la reunión del pasado 4 de octubre y lo consultado oficialmente en el trámite de NDA surtido ante la Autoridad ambiental competente del licenciamiento del proyecto. Por lo anterior, se le solicita a la ANI aclarar la situación, con el fin de establecer con claridad la asunción de los costos y riesgos de una u otra de las alternativas a elegir: afectar la reserva atendiendo a los diseños ANI o cambiar el diseño y asumir los costos de este ajuste, según lo establecido en el contrato. Adicionalmente, es importante señalar que el alinderamiento de la RTVH cuenta con dos fuentes de información oficial: Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá establecido mediante Decreto 190 de 2004 y la otra corresponde al Plan de Ordenación y Manejo de la Cuenca Hidrográfica del Río Bogotá aprobado mediante la Resolución 0957 de 2019, situación que incrementa la incertidumbre con respecto al área real que se traslapa con el diseño estructurado por la ANI.	En primer lugar se informa al interesado que en caso de que la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca - CAR- señale que no es viable otorgar la sustracción de la reserva Thomas Van der Hammen el Concesionario podría ajustar los diseños y el trazado sobre el costado oriental del corredor existente y adelantar los trámites de sustracción de la Reserva Bosque Central de los Cerros Orientales ante la subdirección de Bosques y Biodiversidad del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Adicionalmente se aclara que, en la Resolución de Utilidad Pública e Interés Social – DUPIS del proyecto Accesos Norte Fase II, en la Carrera Séptima se ha tenido en cuenta en la franja de intervención, la consideración de un área mayor hacia el oriente de la calzada existente, la DUPIS está compartida en el Cuarto de Datos, Carpeta Otros Anexos, Carpeta B, que incluye la Franja de intervención de los corredores viales de la Autopista Norte, la Carrera Séptima y la Perimetral de Sopó. Cabe resaltar que en las zonas donde la vía colinda con la reserva Thomas Van der Hammen y la Reserva Bosque Central de los Cerros Orientales, de acuerdo con el ajuste realizado mediante la Adenda No 6 publicada en SECOP I y en la página web de la Entidad, se podrá ajustar la sección de la vía disminuyendo el ancho del separador. Complementariamente se le reitera que los diseños presentados en el Cuarto de Datos son de referencia y será responsabilidad del Concesionario actualizarlos y ajustarlos en los diseños para Construcción. Por último, se le informa al interesado que mediante la Adenda No 6 publicada en SECOP I y en la página web de la entidad el apéndice ambiental fue ajustado y quedó previsto en el Capítulo IX, literal g. que "En caso que la Autoridad Ambiental Regional no avale las actividades de intervención en la RFTVH, se deberán atender las disposiciones consignadas en la Nota 2 de la Tabla 9 del Apéndice Técnico 1".		Técnica – Ambiental

1733	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 19/10/2021	De acuerdo con el Anuncio Público informativo (que tuvo lugar el 13 de octubre de 2021), en desarrollo de la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2021, dentro del Proyecto de Asociación Pública Privada de Iniciativa Pública Accesos Norte Fase II, se anunció la suspensión del proceso en mención por dos semanas, a partir del lunes 18 de octubre de 2021. Sin embargo, en la adenda No. 5 (publicada el viernes 15 de octubre) las fechas del cronograma, estipuladas en el pliego de condiciones definitivo, no fueron modificadas. En nuestro entendimiento, la nueva fecha de cierre para la licitación sería el 23 de diciembre de 2021. Así las cosas, de la manera más atenta solicitamos nos aclaren si nuestro entendimiento es correcto. Y, en línea con la solicitud anterior, ¿Podrían por favor confirmarnos si el proceso efectivamente fue suspendido, o sigue convocado?	Se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP, así mismo, se informa que mediante la Resolución No. 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021 se reanudó la licitación pública y en su artículo segundo se estableció el cronograma actual del proceso, por lo cual, la ANI lo invita a revisar los documentos encunciados en la Plataforma SECOP I para mayor detalle.		Jurídica – Estructuración
1734	SENDA 20/10/2021	El literal G del capítulo IX del Anexo Técnico 6 señala: "(g) Dentro de la etapa de estructuración se evidenció la inconveniencia para el proyecto de adelantar intervenciones que requieran de la sustracción de la Reserva Thomas Van der Hammen para los fines de las actividades de construcción de las UF´s de la Carrera Séptima, por lo que cualquier trámite que pretenda adelantar el Concesionario en ese sentido será asumido a su cuenta y riesgo y no será reconocido como una Fuerza Mayor". No obstante lo anterior, después de realizar el análisis técnico del trazado de la UF6 en la zona de la reserva Thomas Van der Hammen (en adelante TVDH), encontramos que a pesar de que empleando un esfuerzo técnico, se puede disminuir la sección transversal establecida en el Apéndice Técnico 1 de 40m, hay restricciones desde el punto de vista ambiental y urbanístico, las cuales no permiten tener una sección significativamente menor que evite afectar dicha reserva; al final según nuestras proyecciones técnicas, será inevitable realizar la sustracción de dicha reserva, lo que necesariamente conlleva adelantar trámite de sustracción de la reserva. De acuerdo con la zonificación ambiental de la Reserva TVDH, el tramo vial proyectado afectaría, en su mayoría, ciertos usos preexistentes a la declaratoria de la reserva, que corresponden con la actividad agropecuaria, y por tanto son áreas intervenidas por esta actividad antrópica, que al sustraerse, significarían un beneficio en términos de compensación ambiental. Así mismo, el tramo del proyecto que se superpone con la reserva afecta, en menor medida, un sector de áreas de infiltración para la recarga de acuíferos, de acuerdo con dicha zonificación ambiental; esta área interceptada es un poco mayor a media hectárea, y también se encuentra intervenida por actividades antrópicas preexistentes. Caso contrario ocurre al costado derecho, es decir, en las posibles áreas de afectación de la reserva del bosque oriental, que sí presentan coberturas forestales y áreas verdes con mejor estado de conservación. Adicionalmente, el proyecto podría dar manejo a los canales interceptados y destinar recursos de las compensaciones a su conservación, visto que, durante visitas de campo al área objeto de estudio, se observó que el manejo de cruces de cuerpos de agua, obras hidráulicas y/o estructuras de drenaje, se encuentran en mal estado. De esta manera, consideramos que es posible justificar ante la autoridad ambiental, los beneficios relacionados a un trámite de sustracción en la RTVDH con relación a las compensaciones ambientales y una menor afectación de zonas naturales de la reserva del bosque oriental, así como el mejoramiento de las obras hidráulicas que conectarían estas áreas, y por tanto, no habría lugar para no reconocer, por parte de la ANI, los tiempos relacionados con los trámites de sustracción. Incluso resulta ciertamente confusa la referencia citada, la que pareciera que proceder con la sustracción no es posible, así sea ambientalmente la mejor alternativa. En tal sentido y frente a lo expuesto, nos cuesta encontrar soporte para que la ANI resuelva negarle al futuro concesionario la posibilidad de adelantar el trámite si así lo considera necesario, y de ser el caso y frente a demoras extraordinarias poder alegar la existencia de un evento eximente de responsabilidad, correspondiente a un derecho del Concesionario cuando situaciones externas, que escapan a su control afectan el cumplimiento de sus obligaciones contractuales. En tal sentido solicitamos a la ANI elimine la referencia citada líneas arriba, siendo la única forma de que el Concesionario asuma el resigo del licenciamiento del proyecto.	Se informa al interesado que, mediante la Adenda No 6 publicada en SECOP I y en la página web de la entidad el apéndice ambiental fue ajustado y quedó previsto en el Capítulo IX, literal g. que "En caso que la Autoridad Ambiental Regional no avale las actividades de intervención en la RFTVH, se deberán atender las disposiciones consignadas en la Nota 2 de la Tabla 9 del Apéndice Técnico 1".	Contrato Parte General, literal h numeral 8.1 Fuerza Mayor Ambiental.	Técnica – Ambiental
1735	SENDA 20/10/2021	En aras de tener claridad en dos situaciones críticas identificadas con riesgo de materializarse en la Carrera Séptima, las cuales dependen en su mayoría de trámites con terceros por lo tanto no hay manera de que el Concesionario este en plena capacidad de gestionarlas, controlarlas y mitigaras, solicitamos se incluyan las siguientes dos situaciones dentro de los eventos en los cuales se configura la Fuerza Mayor Ambiental : (i) Sustracción de reserva (ii) Trámites relacionados con modificación de condición y/o autorización de intervención de Bienes de Interés Cultural BIC Solicitamos que para cada una de las dos situaciones anteriormente descritas, dado que no hay un plazo establecido por la Ley, se configure Fuerza Mayor Ambiental cuando: Hayan transcurrido cien (100) Días contados desde la presentación de la solicitud formal por parte del Concesionario a la Autoridad o Ente responsable para cada uno de los dos casos , sin que se haya recibido respuesta por parte de la entidad, se entenderá que ha ocurrido un evento constitutivo de Fuerza Mayor Ambiental siempre que i) el Concesionario demuestre al Interventor que ha adelantado de manera debida y diligente el trámite de la solicitud.	Se da respuesta al interesado, informando que no se acoge su solicitud por las siguientes consideraciones: 1) En el Contrato Parte General, Sección 13.3 (t), se regulan las demoras en pronunciamientos que se hayan solicitados a la Autoridades Ambientales, como licencias, permisos o conceptos ambientales, dentro de los permisos se incluyen la Sustracción de Reserva. 2) Es de aclarar que dentro del listado de Bienes de Interés Cultural Nacional (enlaces de revisión (Distrito: http://www.sdp.gov.co/gestion-territorial/patrimonio-y-renovacion-urbana/muebles-en-espacio-publico, Nación: https://www.mincultura.gov.co/prensa/noticias/Documents/Patrimonio/BIENES%20DE%20INTER%C3%89S%20CULTURAL%20DEL%20%C3%81MBITO%20NACIONAL_mayo%202020.pdf) no se encuentran listados bienes que se localicen en el área de intervención del proyecto Accesos Norte Fase II, así como tampoco BIC identificados y establecidos por el Distrito Capital o Alcaldía de Sopó. No obstante a lo anterior, el Contrato de Concesión prevé los mecanismos de gestión a los que podrán acudir las partes, en caso de presentarse situaciones de imposibilidad de gestión e incumplimiento al cronograma de obra, atribuibles a causas no imputables al Concesionario; actuaciones que podrán ser implementadas a la luz de las particularidades de la materialización de dichos hechos, lo anterior de acuerdo con lo establecido en el Contrato Parte General, Sección 13.3(w).	Contrato Parte General, literal h numeral 8.1 Fuerza Mayor Ambiental.	Técnica – Ambiental

1736	SENDA 20/10/2021	En reunión de aclaración con la ANI del 29-sep-2021, la Entidad señaló que las especificaciones a aplicar para las obras de los corredores de Autopista Norte y Séptima serían las del ET-IDU al ser vías jurisdicción del Distrito de Bogotá. Revisando la especificación técnica particular IDU 600-18. GENERALIDADES PARA RIEGOS Y MEZCLAS ASFÁLTICAS, para recepción de trabajos, se establecen unos valores máximos de admisibles de IRI de 3.5 m/km para tránsito T3 en pavimentos de construcción, reconstrucción o rehabilitados >10cm. Dichos valores de la especificación fueron producto de la larga experiencia de trabajos en la capital, extensas mesas de trabajo con reconocidos especialistas y un activo rol de la academia teniendo en cuenta una serie de limitaciones de vías urbanas como lo son: menores velocidades de operación (la medición se realiza para un velocidad de operación de 80KPH, teniendo en cuenta que la VD en Autonorte y Séptima es de 60KPH se tendrán velocidades de operación bajas entre 25KPH y 50KPH lo que hace que el umbral de confort del usuario sea diferente); limitaciones constructivas dadas las características de AMPLIACIÓN de vías existentes manteniendo en operación 3 carriles para el caso de la autopista (condición mínima del PMT); condición de subrasantes muy blandas; obstáculos propios de vías urbanas como pozos, sumideros, señalización; estructuras en los corredores (e.g. puentes de conexión hídrica en humedales y estructuras para paso de fauna). De nuestra experiencia en construcción de vías urbanas en Bogotá y teniendo en cuenta las limitaciones citadas, no es posible garantizar el cumplimiento del Indicador IRI de la ANI en los corredores urbanos de Autonorte y Carrera Séptima. Revisando el AT4, vemos que el valor promedio máximo admisible de IRI es de 3,0 m/km, muy inferior al solicitado de 3.5m/km en la especificación técnica de construcción que rige para todos los trabajos de pavimentos ejecutados en el distrito capital y que recoge todas las limitaciones propias de vías urbanas ya mencionadas. Por tal motivo, solicitamos se tenga el valor de aceptación máximo de IRI de la especiación técnica IDU 600-18, es decir 3.5m/km para los corredores de Autopista Norte y Carrera Séptima. Solicitamos que desde la parte Técnica la ANI pueda tener en cuenta la condición urbana de los corredores Autopista Norte y Carrera Séptima que dista mucho de la condición rural de la variante Sopó donde perfectamente se puede dar aplicación a la norma INVIAS para el caso particular del IRI. Es extensa la bibliografía relacionada con las limitaciones del IRI en vías urbanas, destacamos las siguientes: ISO 1997; ASTM 2009; Papagiannakis 1997; Papagiannakis 1998; Papagiannakis & Raveedran 1998; La Torre et al. 2002; Rayya & Kerry 2003; Nemmers et al. 2006; D. Abudinen 2017.	Se informa al interesado que, mediante la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, se ajusta en el Apéndice Técnico 4, la Tabla 3, Indicador E1, se ajustó el valor medio de aceptación.	Apéndice Técnico 4, Tabla 3 – Indicadores para Pavimento Rígido y Flexible. Indicador E1 IRI	Técnica
1737	PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S. 21/10/2021	Amablemente se solicita incorporar en el Apendice Técnico 1 el siguiente apartado: "El diseño y construcción del carril de Transmilenio, sus carriles de adelantamiento, puentes peatonales asociados a estaciones, al igual que los paraderos del servicio zonal del alcance de este Contrato, se realizarán de acuerdo con los parámetros operacionales de Transmilenio, versión 1.0 de 2016."	Se informa al interesado que, no se acoge su solicitud, toda vez que, aunque el documento de Los Parámetros Técnicos Operacionales es el que referencia el interesado en su observación, todo el alcance para la infraestructura de Transmilenio esta definida en el Apéndice Técnico 1, como son los carriles, los puentes peatonales, el periodo de Operación y mantenimiento, entre otros.	Apendice Técnico 1	Técnica
1738	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 25/10/2021	En la relación al carril en reserva vial de 3,5 m hacia el separador requerido por la ANI en la Autonorte entre las calles 191 y 235, quisiéremos confirmar la forma de entrega de dicha reserva vial en los tramos entre estaciones (dónde se indica que no es necesaria intervención). Agradeceríamos nos confirmasen si la entrega de dicha reserva vial debiera efectuarse como plataforma terminada previa a la futura disposición del paquete de firmes en las obras de ampliación o si, simplemente, se trata de delimitar una reserva de espacio para la futura ampliación. Así por ejemplo, en el caso de los puentes vehiculares en la zona de humedales, ¿debemos considerar que el ancho de la losa del tablero debe incluir el espacio para la reserva vial en su margen interior, si bien no sería necesaria su pavimentación? Idéntica situación se daría en las secciones en relleno para elevación de la actual calzada de la Autonorte. Aquí, ¿la reserva vial se entregaría terminada en tierras a falta del paquete de firme definitivo?	Se informa al interesado que, su entendimiento es correcto, el carril de reserva se refiere a una franja de terreno que queda hacia el separador de la Autopista Norte. Se debe realizar intervenciones solo en el paso de las estaciones de Transmilenio, ya que la ubicación de la estación es definitiva, por lo cual, justo en frente de las estaciones se verán 3 carriles, el de circulación, el de reserva y el de parada. En ese orden de ideas, se aclara que el carril de reserva entre las estaciones no tendrá intervenciones (no se debe entregar terminada en tierras o terraplén), solo aplica como reserva vial. Ahora bien, frente a las estaciones y en sus aproximaciones se debe realizar la construcción del carril, toda vez que la ubicación de las estaciones es la definitiva. Lo anterior podrá ser identificado en detalle dentro de la información relacionada en el CUARTO DE DATOS, Carpeta Distrito, Carpeta C que corresponde al Diseño Geométrico. Sin perjuicio de lo anterior, se aclara que la información estará disponible a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones y será responsabilidad del interesado la validación, verificación y actualización para la presentación de su oferta.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO	Técnica
1739	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 25/10/2021	Otra cuestión importante es conocer el alcance exacto de los trabajos en el supuesto de no lograrse definitivamente el primer incremento tarifario en segundo intento. De darse esta circunstancia, ¿cuál sería el mínimo de obra incluido en el posible acuerdo técnico-económico entre Concesionario y ANI? Está claro que en ese mínimo queda recogida la intervención sobre la Autonorte con la exclusión de la infraestructura para Transmienio (carriles y puentes peatonales), el espacio público y el enlace de El Polo. Si se incluirían por el contrario los retornos, que podrían ser a nivel según se indica en la parte especial del contrato (importante confirmar este dato). Sin embargo, ¿Debería incluirse como mínimo la reserva vial para futura ampliación del Transmilenio a pesar de eliminarse la infraestructura? Dicho esto, nos queda la duda si en ese mínimo de obra objeto de acuerdo debe incluirse obligatoriamente la variante de Sopó y el mejoramiento de la calzada actual de la carrera 7, pues no se indica nada al respecto.	Se informa al interesado que, conforme a lo establecido en la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la Entidad, el alcance del proyecto fue modificado para lo que se sugiere la revisión del Contrato Parte Especial, ya que se elimina la Sección 4.2 (d) que regulaba el Alcance del Proyecto sin el primer incremento de la estructura tarifaria. Adicionalmente, mediante la mencionada Adenda se ajusta el alcance especificado en el Apéndice Técnico 1 del proyecto.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO	Técnica

1740	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 25/10/2021	¿Se permite construir un terraplén encima de un pavimento existente sin previamente demolerlo?	Se informa al interesado que, las consideraciones técnicas que estime el Futuro Concesionario para los Estudios y Diseños Fase III, los cuales deben cumplir con las Especificaciones Técnicas del Apéndice Técnico 3 y los procesos constructivos de los corredores estarán a cargo del Concesionario. Se aclara que la Interventoría es la encargada de No Objetar los Estudios y Diseños.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO	Técnica
1741	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 25/10/2021	Se indica en la Tabla 8 para la UF 7 "Variante de Sopó" del Apéndice Técnico 1, que para la Construcción se entregará un ancho total de 30 m (15 me a cada lado del eje). ¿Los 15 m son medidos respecto al eje del Proyecto Referencial o respecto al eje de proyecto definitivo? ¿Deben quedar estos 30 m dentro de la zona de expropiación o es una condición independiente?	Inicialmente se debe tener en cuenta por parte del interesado que los estudios y diseños publicados en el Cuarto de Datos son de Referencia, que son la base con la que la entidad proyecto la DUPIS, por lo cual se aclara que los 15 m son medidos respecto al eje del proyecto de referencia. Adicionalmente, se informa que el límite de intervención está definido en la Resolución de Declaratoria de Utilidad Pública e Interés Social (DUPIS) del proyecto Accesos Norte Fase II y está en el Cuarto de Datos, Carpeta Otros Anexos, Carpeta B, que incluye la Franja de intervención de los corredores viales de la Autopista Norte, la Carrera Séptima y la Perimetral de Sopó. Los 30 m de ancho del corredor deben quedar dentro de la DUPIS.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO	Técnica
1742	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 25/10/2021	En la documentación del referencial no se han encontrado puentes sobre el canal en el Enlace 201 pero se consideran necesarios. ¿Se consideran incluidos dentro del alcance de las obras propuestas?	Se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la Entidad, el alcance del proyecto fue modificado para lo que se sugiere la revisión del Apéndice Técnico 1, entre los cambios más representativos se encuentra la no construcción del intercambiador el Polo, del cual, el Concesionario tendrá a su cargo la elaboración de los estudios y diseños a Fase III, por lo cual se establece que el Puente del enlace en el Canal Torca ya no hace parte del alcance para la Construcción.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO Y "APP ACCESOS NORTE DE BOGOTÁ"	Técnica
1743	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 25/10/2021	¿Se considera dentro de los alcances del proyecto la demolición de la pasarela ubicada a principio del tramo? En el entorno del K 0+000?	Se informa al interesado que, en la Autopista Norte con respecto al Puente Peatonal de la Calle 191 en los Estudios y Diseños de Referencia, no se contempló afectación sobre la estructura mencionada, en cualquier caso, en los estudios y diseños para fase III deberán ser validados y actualizados conforme al Apéndice Técnico 1 y a la reglamentación vigente. Cabe resaltar que, cualquier afectación que se genere sobre el mencionado puente peatonal en desarrollo del proyecto, deberá surtir el trámite de ajustes requerido, los cuales están a cargo del Concesionario y deberán contar con la No Objeción de la Interventoría. Por último, se informa que será de su responsabilidad la validación, verificación y actualización para la presentación de la oferta y se aclara que la información que se encuentra en el CUARTO DE DATOS estará disponible a título meramente informativo acorde con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO	Técnica
1744	SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S. 25/10/2021	Según la actualización del Apéndice Técnico se limita el espacio público a un ancho máximo de 9,30 m. Dicho requerimiento, ¿se refiere a lo largo de todas las UF´s o solamente en la zona de los humedales?	Se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, el alcance del proyecto fue modificado para lo que se sugiere la revisión del Apéndice Técnico 1, del cual se resalta la construcción del espacio público con ancho máximo de 6.0 m para los corredores de la Autopista Norte y la Carrera Séptima.	APÉNDICE TÉCNICO 1 - ALCANCE DEL PROYECTO	Técnica

1745	ÁGORA Correo electrónico para reunión informativa	Desde Ágora estamos asesorando a un cliente en su presentación a la licitación de Accesos Norte Fase II, por ende, estamos interesados en participar directamente en la Reunión Pública Informativa del proceso. Así pues, le enviamos la observación que tenemos frente al Pliego de Condiciones del proyecto. En la definición de la Sección 1.3.10 de Banco Aceptable, solicitamos respetuosamente a la ANI aclarar que: i. Cuando se está haciendo referencia a una calificación de riesgo de crédito de deuda a largo plazo equivalente a BBB- ("grado de inversión") o superior según la escala de BCR Investor Services o su equivalente, se está haciendo referencia a la escala nacional o local colombiana; y ii. Cuando se está haciendo referencia a una calificación de riesgo de crédito de deuda a largo plazo equivalente a BBB- ("grado de inversión") o superior según la escala de Standard & Poor's o su equivalente, se refiere a la escala internacional. Agradecemos confirmar si nuestro entendimiento es correcto.	Se informa al interesado que mediante la adenda No. 5 que se publicó en Secop I y en la página web de la Entidad se modificó la definición de Banco Aceptable quedando como se describe a continuación: *"Es (i) cualquier entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia y legalmente autorizada para operar en Colombia siempre que cuente con una calificación local vigente de riesgo de crédito de su deuda de largo plazo, que haya sido emitida por una sociedad calificadora de riesgos o valores autorizada para operar en Colombia y vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia, de AA+ o superior según la escala de BRC Investor Services, o su equivalente si se trata de otra firma calificadora. En caso de no contar con una calificación vigente emitida por una sociedad calificadora de riesgos o valores local, la entidad deberá contar con una calificación vigente de riesgo de crédito de su deuda de largo plazo que corresponda a "grado de inversión" (BBB- o superior) según la escala internacional de Standard & Poor's (S&P) o su equivalente si se trata de otra firma calificadora, que haya sido emitida por una sociedad calificadora de riesgos o valores internacionalmente reconocida, para lo cual se utilizará el registro que sobre el particular mantiene la Securities and Exchange Commission (SEC) de Estados Unidos de América en relación con el mercado de valores bajo la denominación "Nationally Recognized Statistical Rating Organization" correspondiente a la sigla "NRSRO", o (ii) cualquier institución financiera del exterior siempre y cuando tenga una calificación vigente de riesgo de crédito de su deuda de largo plazo que corresponda a "grado de inversión" (BBB- o superior) según la escala internacional de Standard & Poor's (S&P), o su equivalente si se trata de otra firma calificadora. Esta calificación debe haber sido emitida por una sociedad calificadora de riesgos o valores autorizada para operar en Colombia y vigilada por la Superintendencia Financiera o una sociedad calificadora de riesgos o valores internacionalmente reconocida, para lo cual se utilizará el registro que sobre el particular mantiene la Securities and Exchange Commission (SEC) de Estados Unidos de América en relación con el mercado de valores bajo la denominación "Nationally Recognized Statistical Rating Organization" correspondiente a la sigla "NRSRO""*		Financiera
1746	Palacio Jouve García Abogados Correo electrónico para reunión informativa	1. Recaudo peajes por parte de un tercero. Posibilidad de impacto en ingresos del Concesionario por aspectos totalmente ajenos a su control. Sería más justo estructurar el proyecto como un pago por disponibilidad (la ANI se encarga de ingresar la parte correspondiente de Accesos Norte 1 (33.8266%, según pliegos más incrementos de tarifa) y paga al Concesionario de Accesos Norte 2 en función de la disponibilidad de la carretera, que es algo que sí está bajo el control del Concesionario)	Se informa al interesado que no se acoge su observación, pues la estructuración del proyecto no contempló fuentes diferentes al recaudo de peajes, ni un esquema de retribución diferente al del programa 5G, que en términos generales mantiene el mismo esquema de los contratos 4G. En todo caso debe tenerse en cuenta que sobre los montos transferidos desde la Subcuenta Depósito Especial del Recaudo hacia el Patrimonio Autónomo de Accesos Norte Fase II, al momento de aplicar las fórmulas de retribución se tomará en cuenta la medición de indicadores de este proyecto y la disponibilidad de la infraestructura para establecer los montos a retribuir (y a descontar, deducir o retener, según sea el caso) con lo cual ya se está capturando este elemento de acuerdo con lo establecido en la Ley 1508 de 2012 y las leyes que la han modificado.		Financiera
1747	Palacio Jouve García Abogados Correo electrónico para reunión informativa	2, 3. Riesgo de no implementar la primera subida de tarifas. En caso de no llegar un acuerdo respecto a la modificación del alcance, la terminación anticipada debería asegurar, como mínimo, el repago de la deuda, recuperación del equity y pago de obra ejecutada que esté pendiente de pago.	Se informa al interesado que en la versión de la minuta de contrato Parte Especial que se publicó en Secop I y en la página web de la entidad a través de la Adenda No. 6, se precisa en la Sección 4.6(c) que *"en el evento que, por causas no imputables al Concesionario, no sea posible realizar el primer incremento de la estructura tarifaria de que trata la primera fila de la tabla contenida en la Sección 5.2(a)(i) el 16 de enero de 2023, se entenderá materializado el Riesgo de Menor Recaudo de conformidad con la Sección 3.3(i) de la Parte General"* , y por lo tanto, sin perjuicio de la posibilidad de lograr dicho incremento de manera gradual en otros años según lo indicado en la Sección 4.6(e), ahora es aplicable el mecanismo de compensacion de riesgos de menor recaudo a cargo de la ANI para este evento, cambiando la condición contractual publicada previamente, con lo cual se considera atendida su inquietud.		Financiera
1748	Palacio Jouve García Abogados Correo electrónico para reunión informativa	4. La compensación por Eventos Eximentes de Responsabilidad debería dejar indemne al Concesionario. Tal y como está planteado, sólo se considera pagar costes ociosos de la mayor permanencia en obra, que busca cubrir exclusivamente los costos fijos del Concesionario asociados a los recursos (equipos, personal y gastos administrativos). Los costes financieros asociados al retraso ocasionado por el EER deberían estar incluidos en la compensación (también otros costes que sean causados por ello, p.ej. extensión de garantías, seguros, etc.)	Se informa al interesado que no se acepta su observación. La Entidad considera que la definición de Costos Ociosos corresponde únicamente a lo establecido en el Contrato de Concesión. El reconocimiento que podrá efectuar la ANI por Eventos Eximentes de Responsabilidad estará limitado a los costos ociosos de mayor permanencia en obra directamente causados por estos hechos.		Jurídica - Financiera
1750	Zuleta Abogados Correo electrónico para reunión informativa	2. Debido a que el fondeo de la Subcuenta Contingencias depende exclusivamente del Recaudo de Peaje, ¿significa que cualquier disminución en el tráfico, un incumplimiento del Concesionario Recaudador o cualquier causa que afecte el Recaudo de Peaje en ese contrato de concesión disminuye a su vez la capacidad de la ANI de responder por los riesgos a su cargo? Este tratamiento pareciera no estar alineado con lo dispuesto en la Ley 448 de 1998 y en el Decreto 423 de 2001. Tales normas obligan a las entidades que sumen obligaciones contingentes a valorar las mismas y a aportar al Fondo de Contingencias los valores requeridos para hacer frente a las mismas. Sin embargo, bajo el modelo propuesto, este fondeo no estaría asegurado ya que el mismo dependería exclusivamente del Recaudo de Peaje. En adición, les agradecemos explicar si la metodología propuesta en la Sección 5.6(h)(3)(i) cumple con lo dispuesto en el artículo 7 del Decreto 423 el cual determina: "[a] partir de la vigencia del presente decreto, los organismos sometidos al régimen de contingencias de las entidades estatales, deberán manejar a través del Fondo de Contingencias contractuales de las entidades estatales, la totalidad de los recursos que apropien en sus presupuestos, para el cumplimiento de obligaciones contingentes contractuales derivadas de los riesgos comprendidos dentro del área de riesgos definida en el artículo 45 del presente decreto". Lo anterior, ya que la norma pareciera establecer que los recursos que se destinan al Fondo de Contingencias deben ser recursos presupuestales y no recursos derivados de la explotación económica de la infraestructura. En relación con lo anterior, debe recordarse que en virtud del artículo 26 de la Ley 1508 "[l]os recursos que se generen por la explotación de la infraestructura o la prestación de los servicios públicos en desarrollo de Proyectos de Asociación Público Privada, no se contabilizarán en el Presupuesto General de la Nación, durante la ejecución del contrato.". Por otra parte, la metodología propuesta en esta sección puede traer serios problemas para la financiación del Proyecto. Si los prestamistas no ven de manera clara la suficiencia del aporte público al Fondo de	Se informa al interesado que la Sección 5.6(j) fue eliminada en la minuta de contrato Parte Especial publicada con la Adenda No. 6 en Secop I y en la página web de la Entidad, por lo cual ya no existe la Subcuenta Contingencias y tampoco el fondeo descrito por el interesado. En este sentido su observación ya no resulta procedente en la redacción actual del contrato. Se aclara que, sin perjuicio de lo anterior, se mantiene un plan de aportes al Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales a favor de este proyecto, que será fondeado con recursos del presupuesto público.		Financiera – Riesgos

1752	Meridiam Correo electrónico para reunión informativa	1. De acuerdo con lo previsto en la Sección 4.6 (e) de la Parte Especial, en caso de que no sea posible realizar el primer aumento de tarifa previsto en principio para el año 2023, o en el 2024, si no es posible hacerlo en la primera oportunidad prevista, antes de proceder con la terminación anticipada del Contrato de Concesión, se contempla la posibilidad de que la ANI y el Concesionario acuerden de buena fe la posibilidad de seguir adelante con la ejecución contractual, debiendo replantear el alcance inicial del Proyecto. Con el fin de brindar seguridad jurídica a las partes, solicitamos que el plazo máximo para el primer aumento de tarifa sea el 16 de enero de 2023 más 90 días (y que por lo tanto se elimine la posibilidad de extender la fecha para el primer aumento de tarifa al 16 de enero del 2024 + 90 días) y se establezca un plazo máximo de 90 días posteriores al vencimiento del término anterior, para que se logre el acuerdo en relación con la definición del alcance del proyecto y, de no lograrse el acuerdo en el plazo previsto, se entienda configurada así la causal de terminación anticipada. Tener esta seguridad jurídica es importante tanto para el Concesionario, así como para sus Prestamistas dado que las incertidumbres con respecto a los tiempos para aumentar las tarifas o definir un nuevo alcance de la obra dificultan la bancabilidad del Proyecto.	Se informa al interesado que, conforme a lo establecido en la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la Entidad, el alcance del proyecto fue modificado para lo que se sugiere la revisión del Contrato Parte Especial, ya que se elimina la Secciones 4.2 (d) y 4.6(e) que regulaba el Alcance del Proyecto sin el primer incremento de la estructura tarifaria y los plazos para efectuar el primer incremento tarifario. Adicionalmente, mediante la mencionada Adenda se ajusta el alcance especificado en el Apéndice Técnico 1 del proyecto. Así mismo, se informa que en la mencionada adenda se realizaron ajustes al Contrato y se estableció en las Secciones 4.6 (c) y 4.6 (d) de la Parte Especial que en el evento que, por causas no imputables al Concesionario, no sea posible realizar los incrementos tarifarios, cumpliendo las condiciones allí previstas, se entenderá materializado el Riesgo de Menor Recaudo de conformidad con la Sección 3.3 (i) del Contrato Parte General respectivamente. En ese sentido, si dichos eventos se mantienen por un término superior a noventa (90) Días, se causará a favor del Concesionario una compensación por menor Recaudo de Peaje. Por lo anterior, la ANI lo invita a revisar con detalle las nuevas regulaciones con la finalidad de que sean consideradas en la estructuración de su Oferta. En tal sentido, no se acepta lo solicitado por el observante.		Técnica – Financiera– Jurídica
1753	Meridiam Correo electrónico para reunión informativa	2. Teniendo en cuenta que a la fecha se encuentran por definir aspectos esenciales de la Licitación Pública, como lo es el relacionamiento entre los dos concesionarios de las dos fases del proyecto Accesos Norte, respetuosamente solicitamos a la Entidad prorrogar la fecha de cierre de la Licitación Pública hasta el plazo máximo legal permitido, el cual entendemos podría ser hasta el 20 de diciembre de 2021. En adición, de no ser suficiente la extensión hasta el plazo máximo legal permitido, ante la ausencia de definición del mecanismo de interrelación entre los dos concesionarios, respetuosamente solicitamos a la Entidad suspender el cronograma de la Licitación Pública con el fin de dar un espacio adecuado a los interesados para el análisis de los documentos que definan el mencionado mecanismo.	Se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP I. Así mismo, se informa que la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2021 fue suspendida desde el día 20 de octubre de 2021, hasta el 02 de diciembre de 2021, y a través de la Resolución No. 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021 se reanudó la licitación pública y en su artículo segundo se estableció el cronograma actual del proceso, por lo cual, la ANI lo invita a revisar los documentos encunciados en la Plataforma SECOP I para mayor detalle.		Jurídica – Estructuración
1755	OHLA Correo electrónico para reunión informativa	En consideración al plazo de ejecución de obras tan reducido de la Unidad Funcional 1, ponemos a consideración de la Entidad las dificultades que se han identificado en completar esta Unidad Funcional en el plazo máximo de ejecución que está actualmente establecido en 18 meses. Hemos analizado en detalle el proyecto desde punto de vista técnico y constructivo, y hemos detectado las siguientes complejidades para cumplir con los plazos actualmente previstos por la ANI: - Complejidad que tienen los trámites ante las empresas prestadoras de servicios públicos para el inicio de la fase de construcción en relación a la viabilidad para el traslado y reubicación del alto número de redes que se han identificado en esta Unidad Funcional. En particular resaltamos que las gestiones y demoras son extensas para la obtención de los permisos necesarios para de las redes de acueducto, alcantarillado sanitario y pluvial –especialmente con la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá–, las empresas de suministro de energía, así como la aprobación del Plan de Manejo de Tráfico por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad. - Se ha identificado en particular demoras en las aprobaciones sobre las interferencias con respecto a las redes de tuberías existentes, en especial la de Tibitoc. - Adicionalmente resaltamos que la gestión de los permisos de tipo ambiental necesarios para la intervención sobre los humedales Torca y Guaymaral situados en la Unidad Funcional 1 requieren de tiempos extensos para su aprobación por parte de las autoridades ambientales. Tomando en cuantos las complejidades expuestas anteriormente, no vemos posible contar con diseños aprobados Fase III junto con la totalidad de los permisos ambientales y aprobaciones de interferencias de redes requeridos de manera que se pueda dar el inicio antes del mes 30 para la Unidad Funcional I, con lo cual la fase de construcción se limitaría a un plazo muy reducido y de imposible cumplimiento. Por lo tanto, respetuosamente solicitamos a la Entidad ampliar a 30 meses el plazo máximo de ejecución de esta Unidad Funcional. Esto teniendo en cuenta que técnicamente consideramos que no es viable finalizar la obras en los plazos actualmente contemplados, y que adicionalmente retrasos con respecto a las fechas máximas establecidas en el Contrato de Concesión generan dificultades entre el concesionario y los financiadores para determinar la fecha máxima en la cual se esperaría que se active la Retribución correspondiente a la Unidad Funcional 1	Se informa al interesado que, de conformidad con la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, en la Sección 6.2 del Contrato Parte Especial se realizaron ajustes en los plazos de ejecución de algunas Unidades Funcionales; para este caso, el plazo de la UF1 cambió de 18 a 30 meses. Adicionalmente, nos permitimos realizar las siguientes aclaraciones: De acuerdo con Contrato Parte Especial, Sección 4.8 (a) la Fase de Preconstrucción para el proyecto se establece en 18 meses. Adicionalmente en el Contrato Parte General, Sección 4.4, se establecen las condiciones precedentes para el inicio de la Fase de Construcción, dentro de las cuales se relacionan entre otros: -Con respecto a las Empresas responsables de las redes de servicios públicos, se debe tener en cuenta lo estipulado en el Contrato Parte General, Sección 4.4 (d). -Con respecto a Licencias y Permisos Ambientales se debe tener en cuenta lo estipulado en el Contrato Parte General, Sección 4.4 (h). Se aclara al interesado que, las consideraciones planteadas hacen referencia a la Fase de Preconstrucción y no a la de Construcción. Adicionalmente se aclara que el presente proyecto cuenta con una Fase de Preconstrucción de 18 meses que se considera suficiente para la obtención de los requisitos precedentes al inicio de la Fase de Construcción.		Técnica
1756	OHLA Correo electrónico para reunión informativa	Agradecemos a la ANI regular un protocolo de entrega de infraestructura asociada al sistema Transmilenio, bien sea de cara al IDU o Transmilenio, con el fin de tener certeza sobre el procedimiento que deberá adelantarse para proceder con la entrega de esta infraestructura a las entidades del Distrito, teniendo en cuenta en todo caso que dichas entidades no podrán exigir especificaciones adicionales a las del Contrato de Concesión. Adicionalmente, solicitamos que sea regulado el mecanismo de interacción que deberán seguir el concesionario y la entidad Distrital (o su contratista) para efectos de que esta última adelante el mantenimiento sobre la infraestructura del sistema Transmilenio.	Se informa al interesado que, mediante la Adenda No 5 publicada en Secop I y en página web Ani, en la Sección 4.5(e) del Contrato Parte Especial, la entidad realizó los ajustes que consideró pertinente con respecto a la reversión anticipada de la Infraestructura de Transmilenio al Distrito y se reguló de manera específica los Indicadores a los cuales se les debe dar cumplimiento durante la etapa de operación y mantenimiento y hasta la Reversión anticipada de las intervenciones e infraestructura asociada a Transmilenio. Finalmente es importante mencionar que en el contenido del Convenio 006 de 2019, dentro de las obligaciones que tendrán las partes (ANI, IDU y Distrito), se podrán dirimir todas las eventualidades para garantizar la coexistencia de las dos infraestructuras.		Técnica

1758	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS Correo electrónico para reunión informativa	En caso de no darse el primer incremento tarifario, cuyo plazo máximo es en enero de 2024, por favor definir en el contrato las obras que se dejarían de realizar, acotar el alcance considerando este escenario	Se informa al interesado que, conforme a lo establecido en la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la Entidad, el alcance del proyecto fue modificado para lo que se sugiere la revisión del Contrato Parte Especial, ya que se elimina la Sección 4.2 (d) que regulaba el Alcance del Proyecto sin el primer incremento de la estructura tarifaria. Adicionalmente, mediante la mencionada Adenda se ajusta el alcance especificado en el Apéndice Técnico 1 del proyecto.		Técnica
1759	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS Correo electrónico para reunión informativa	Se solicita que la ANI establezca un mecanismo adicional de remuneración al concesionario, en el caso en que no se de el primer incremento tarifario en enero de 2024, bien sea a través de vigencias futuras o un presupuesto adicional de otras fuentes, o recursos de peajes de otros proyectos y de esta manera se pueda dar continuidad al proyecto con el alcance original. Esta remuneración deberá compensar los ingresos dejados de percibir por la diferencia tarifaria establecida en el contrato y la realmente realizada por el tiempo que se mantenga dicha diferencia	Se informa al interesado que en la versión de la minuta de contrato Parte Especial que se publicó en Secop I y en la página web de la entidad a través de la Adenda No. 6, se precisa en la Sección 4.6(c) que *"en el evento que, por causas no imputables al Concesionario, no sea posible realizar el primer incremento de la estructura tarifaria de que trata la primera fila de la tabla contenida en la Sección 5.2(a)(i) el 16 de enero de 2023, se entenderá materializado el Riesgo de Menor Recaudo de conformidad con la Sección 3.3(i) de la Parte General"* , y por lo tanto, sin perjuicio de la posibilidad de lograr dicho incremento de manera gradual en otros años según lo indicado en la Sección 4.6(e), ahora es aplicable el mecanismo de compensacion de riesgos de menor recaudo a cargo de la ANI para este evento, cambiando la condición contractual publicada previamente, con lo cual se considera atendida su inquietud.		Financiera
1760	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS Correo electrónico para reunión informativa	Se solicita que el concesionario sea compensado si en el año 29 no logra el VPIP contractual	La entidad se permite precisar que el proyecto de Accesos Norte Fase II se encuentra estructurado bajo el marco de los proyectos de Asociación Público Privada de la 5G, lo anterior implica que el proyecto cumple con las características establecidas para este tipo de proyectos. En ese orden de ideas, para la 5G se estableció como compartido el riesgo de las variaciones en tráfico para el caso de los proyectos de tipo carretero. Lo anterior implica, que el concesionario, debe asumir parcialmente las consecuencias de las variaciones en el tráfico. En tal sentido, la entidad considera que el esquema propuesto cumple con lo establecido en la normatividad vigente y en los lineamientos de la entidad respecto a la política de 5G para el modo carretero, por lo que no podrá ser compensado si en el año 29 no logra el VPIP contractual. Así mismo, los Interesados, al elaborar su Oferta, deberán tener en cuenta que el cálculo de los ingresos, costos y gastos, y cualquier otra información financiera, cualesquiera que éstas sean, se deberán basar estrictamente en sus propios estudios técnicos y en sus propias estimaciones. En todo caso, los estimativos técnicos que hagan los Interesados para la presentación de su Oferta deberán tener en cuenta que la ejecución del Contrato se regirá íntegramente por lo previsto en dicho Contrato y sus Apéndices y Anexos, así como en el Pliego de Condiciones, y que en sus cálculos económicos se deben incluir todos los aspectos y requerimientos necesarios para cumplir con todas y cada una de las obligaciones contractuales y asumir los riesgos previstos en dichos documentos. Por lo anterior, no se acepta lo solicitado por el observante.		Financiera – Riesgos
1761	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS Correo electrónico para reunión informativa	Se solicita que el soporte de ingreso se otorgue durante toda la vida del proyecto con el fin de dar algo de repaldo a los financiadores y mejoras las condiciones para la bancabilidad del proyecto	Se informa al interesado que el objetivo del mecanismo de soporte de ingresos es soportar, parcialmente los gastos asociados al servicio de la deuda y algunos costos operativos en la Etapa de Operación y Mantenimiento, entre otros. Lo anterior corresponde a que como política del Estado se ha planteado dar un soporte para el periodo de pago de la deuda enfocado a mejorar las condiciones de la financiación en el largo plazo, y en ese sentido corresponderá al proponente y a los financiadores hacer sus propios cálculos de las fuentes de ingreso de peajes durante la etapa de construcción para dimensionar correctamente los requerimientos de financiación. Por lo anterior, la entidad considera que la garantía de riesgo comercial a través del mecanismo de soporte de ingresos es suficiente y adecuada para este contrato, considerando que este mecanismo se ha diseñado conceptualmente de manera estándar entre los contratos 5G, tomando los mismos criterios para la determinación de los valores, a partir de la modelación financiera de la estructuración de cada proyecto.		Financiera
1764	Garrigues Correo electrónico para reunión informativa	Respetuosamente solicitamos a la ANI incluir en el Contrato de Concesión un mecanismo de compensación a cargo de la ANI, ante la disminución de los Ingresos de Peaje que puedan ser derivados de incumplimientos del Concesionario Recaudador o de cualquier tercero que realice el Recaudo de Peaje y opere la infraestructura del corredor de Accesos Norte Fase I.	Se informa al interesado que en la Sección 5.6(h)(vi) de la Parte Especial de la minuta de contrato que se publicó con la Adenda No. 6 en Secop I y en la página web de la entidad, se indica lo siguiente: *"La ANI garantizará que el Patrimonio Autónomo Recaudo consigne dentro de los diez (10) primeros Días Hábiles de cada Mes el total del Ingreso de Peaje del Mes inmediatamente anterior, incluso en el evento que no se encuentre vigente el Contrato No. 001 de 2017. ..."*. Así mismo en la Sección 1.158 de la tabla de referencias a la parte general se indica que *"...Por consiguiente, la ANI a través del Concesionario Recaudador será la responsable de adelantar el cobro y recaudo de peaje..."* Por lo anterior, se tiene que es responsabilidad de la ANI garantizar que se consignen los valores correspondientes en la Subcuenta Central Recaudo de este proyecto. Adicionalmente, es preciso aclarar al interesado que el Contrato de Accesos Norte I cuenta con su respectiva interventoría y en el caso de menores valores consignados no justificados por el Concesionario Recaudador, éste deberá responder por los valores respectivos a la ANI, y la ANI a su vez, cuando se retornen dichos valores, al Concesionario de Accesos Norte II, por lo cual no procede la solicitud de un mecanismo adicional.		Financiera

1765	Termotecnica Coindustrial S.A.S. Correo electrónico para reunión informativa	1. De conformidad con lo previsto en la Sección 4.6 (e) de la Parte Especial, en especial en lo relacionado con la negociación de la modificación del Alcance del Proyecto priorizando las Intervenciones asociadas con los carriles mixtos de la Autopista Norte, agradecemos a la ANI confirmar si, con el fin de reducir la incertidumbre sobre el Alcance del Proyecto, actualmente tiene dimensionado un Alcance del Proyecto que se ajuste a la prioridad de intervenir los carriles mixtos de la Autopista Norte y que dé la certeza necesaria para que las partes puedan anticipar o no la viabilidad de ajustar el Alcance del Proyecto, teniendo el alto riesgo para la obtención de la financiación al no existir un escenario delimitado en la actualidad. Sin perjuicio de la anterior solicitud, entendemos que, de conformidad con los ajustes al Apéndice Técnico 1 por medio de la Adenda 2, en cualquier escenario de reducción de Alcance del Proyecto, se deberán priorizar las Intervenciones de mejoramiento de los carriles mixtos de la Autopista Norte, pudiendo no ejecutar las Intervenciones en el carril para Transmilenio y el espacio público.	Se informa al interesado que, conforme a lo establecido en la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la Entidad, el alcance del proyecto fue modificado para lo que se sugiere la revisión del Contrato Parte Especial, ya que se elimina la Sección 4.2 (d) que regulaba el Alcance del Proyecto sin el primer incremento de la estructura tarifaria. Adicionalmente, mediante la mencionada Adenda se ajusta el alcance especificado en el Apéndice Técnico 1 del proyecto.		Técnica
1766	Termotecnica Coindustrial S.A.S. Correo electrónico para reunión informativa	2. Teniendo en cuenta el alto riesgo que implica para la consecución de la financiación el hecho de que el contrato de concesión pueda terminarse de manera anticipada cuando se encuentra en sus años iniciales, solicitamos a la ANI definir un plazo menor a los 540 Días contemplados en la actualidad para el pago por terminación que pueda causarse con ocasión de la aplicación de la causal de terminación prevista en la Sección 4.6 (e) de la Parte Especial. En tal sentido, se solicita a la ANI que el pago por terminación ante la ocurrencia de esta causal deba ser pagado dentro de los 365 Días siguientes a la firma del Acta de Liquidación del Contrato.	Se informa al interesado que en la versión de la minuta de contrato Parte Especial que se publicó en Secop I y en la página web de la entidad a través de la Adenda No. 6, se precisa en la Sección 4.6(c) que *"en el evento que, por causas no imputables al Concesionario, no sea posible realizar el primer incremento de la estructura tarifaria de que trata la primera fila de la tabla contenida en la Sección 5.2(a)(ii) el 16 de enero de 2023, se entenderá materializado el Riesgo de Menor Recaudo de conformidad con la Sección 3.3(i) de la Parte General"* , y por lo tanto, sin perjuicio de la posibilidad de lograr dicho incremento de manera gradual en otros años según lo indicado en la Sección 4.6(e), ahora es aplicable el mecanismo de compensacion de riesgos de menor recaudo a cargo de la ANI para este evento, cambiando la condición contractual publicada previamente, con lo cual se considera atendida su inquietud. En todo caso, se informa al interesado que las fórmulas de liquidación por terminación anticipada de la Sección 18.3 de la parte general del contrato de concesión están diseñadas para que se genere una adecuada cobertura sobre los valores ejecutados en el proyecto, financiadas bien sea a través de deuda o de equity, bajo las condiciones allí establecidas alineando correctamente los incentivos entre las partes, por lo cual se considera que las fórmulas actuales y plazos de pago son pertinentes y adecuados y no se considera necesario realizar ajustes sobre ellas.		Financiera
1767	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS Correo electrónico para reunión informativa	Se solicita ampliar el monto del soporte de ingreso, con el fin de mejoras las condiciones para la bancabilidad del proyecto	Se informa al interesado que el objetivo del mecanismo de soporte de ingresos es soportar, parcialmente los gastos asociados al servicio de la deuda y algunos costos operativos en la Etapa de Operación y Mantenimiento, entre otros. Lo anterior corresponde a que como política del Estado se ha planteado dar un soporte para el periodo de pago de la deuda enfocado a mejorar las condiciones de la financiación en el largo plazo, y en ese sentido corresponderá al proponente y a los financiadores hacer sus propios cálculos de las fuentes de ingreso de peajes durante la etapa de construcción para dimensionar correctamente los requerimientos de financiación. Por lo anterior, la entidad considera que la garantía de riesgo comercial a través del mecanismo de soporte de ingresos es suficiente y adecuada para este contrato, considerando que este mecanismo se ha diseñado conceptualmente de manera estándar entre los contratos 5G, tomando los mismos criterios para la determinación de los valores, a partir de la modelación financiera de la estructuración de cada proyecto.		Financiera
1768	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS Correo electrónico para reunión informativa	Teniendo en cuenta el riesgo que existe que no sea posible el primer aumento tarifario y dada la necesidad de tener certeza de fuentes de ingreso, se solicita que en el caso en el que no se de el aumento tarifario del peaje la ANI destine el 15% de la explotación comercial a soportar los ingresos dejados de percibir por el Concesionario.	No se acepta la recomendación del observante respecto a los Ingresos por Explotación Comercial ya que esto obedece a los lineamientos de la entidad establecidos para los proyectos del programa de la 5G. Sin embargo, se informa que en la versión de la minuta de contrato Parte Especial que se publicó en Secop I y en la página web de la entidad a través de la Adenda No. 6, se precisa en la Sección 4.6(c) que *"en el evento que, por causas no imputables al Concesionario, no sea posible realizar el primer incremento de la estructura tarifaria de que trata la primera fila de la tabla contenida en la Sección 5.2(a)(ii) el 16 de enero de 2023, se entenderá materializado el Riesgo de Menor Recaudo de conformidad con la Sección 3.3(i) de la Parte General"*, y por lo tanto, sin perjuicio de la posibilidad de lograr dicho incremento de manera gradual en otros años según lo indicado en la Sección 4.6(e), ahora es aplicable el mecanismo de compensacion de riesgos de menor recaudo a cargo de la ANI para este evento.		Financiera
1769	CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS SAS Correo electrónico para reunión informativa	Se solicita se incluya como un evento de terminación anticipada imputable a la ANI, el evento en que no pueda realizarse el primer aumento tarifario en el plazo máximo previstos en el Contrato de Concesión, puesto que no está en control de concesionario poder llevar a cabo tal aumento y si de la ANI.	Se informa que la entidad publicó la Adenda No. 06 en el SECOP I y en la pagina web de la Entidad, en la cual se realizaron ajustes al Contrato y en donde se estableció en las Secciones 4.6 (c) y 4.6 (d) de la Parte Especial que en el evento que, por causas no imputables al Concesionario, no sea posible realizar los incrementos tarifarios, cumpliendo las condiciones allí previstas, se entenderá materializado el Riesgo de Menor Recaudo de conformidad con la Sección 3.3 (i) del Contrato Parte General respectivamente. En ese sentido, si dichos eventos se mantienen por un término superior a noventa (90) Días, se causará a favor del Concesionario una compensación por menor Recaudo de Peaje. Por lo anterior, la ANI lo invita a revisar con detalle las nuevas regulaciones con la finalidad de que sean consideradas en la estructuración de su Oferta		Jurídica – Estructuración
1770	Marco Antonio de Jesús Luján Devoz Correo electrónico para reunión informativa	En el evento en que no sea posible lograr el primer aumento tarifario se solicita que de forma automática se suspenda la obligación del concesionario de continuar cumpliendo obligaciones prediales, redes, ambientales y de ejecución de intervenciones, dado el inminente de riesgo de terminación de contrato, incluyendo la obligación de reconocer al concesionario los costos ociosos en los que incurra en dicho periodo de suspensión de actividades.	Se informa al interesado que, conforme a lo establecido en la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la Entidad, el alcance del proyecto fue modificado para lo que se sugiere la revisión del Contrato Parte Especial, ya que se elimina la Sección 4.2 (d) que regulaba el Alcance del Proyecto sin el primer incremento de la estructura tarifaria. Adicionalmente, mediante la mencionada Adenda se ajusta el alcance especificado en el Apéndice Técnico 1 del proyecto. Así mismo, se informa que en la mencionada adenda se realizaron ajustes al Contrato y se estableció en las Secciones 4.6 (c) y 4.6 (d) de la Parte Especial que en el evento que, por causas no imputables al Concesionario, no sea posible realizar los incrementos tarifarios, cumpliendo las condiciones allí previstas, se entenderá materializado el Riesgo de Menor Recaudo de conformidad con la Sección 3.3 (i) del Contrato Parte General respectivamente. En ese sentido, si dichos eventos se mantienen por un término superior a noventa (90) Días, se causará a favor del Concesionario una compensación por menor Recaudo de Peaje. Por lo anterior, la ANI lo invita a revisar con detalle las nuevas regulaciones con la finalidad de que sean consideradas en la estructuración de su Oferta. En tal sentido, no se acepta lo solicitado por el observante.	Parte Especial Sección 4.6.	Técnica – Financiera– Jurídica
1771	Marco Antonio de Jesús Luján Devoz Correo electrónico para reunión informativa	Atentamente solicitamos a la ANI que el plazo del cierre de la Licitación Pública se amplíe en, por lo menos, dos meses, teniendo en cuenta que: (i) la ANI redujo los plazos de presentación de las propuestas establecido en el proyecto de pliego de condiciones sin razón aparente; (ii) la mayoría de los interesados en el trámite de este proceso de selección han manifestado su absoluta preocupación con lo holgado de los plazos para presentar propuestas, teniendo en cuenta la envergadura y complejidad del proyecto, y que los interesados deben establecer múltiples escenarios financieros por la posible terminación anticipada del proyecto por no poderse incrementar las tarifas de peaje, lo que dificulta sustancialmente la consecución del cierre financiero, y (iii) dada la situación de emergencia actual, sigue siendo bastante complicado la realización de los trámites de apostilla y legalización de documentos, más si se tiene en cuenta que, entre las respuestas de la ANI a las observaciones al Pliego de Condiciones y la presentación de la propuesta apenas hay un mes.	Se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP I. Así mismo, se informa que la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2021 fue suspendida desde el día 20 de octubre de 2021, hasta el 02 de diciembre de 2021, y a través de la Resolución No. 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021 se reanudó la licitación pública y en su artículo segundo se estableció el cronograma actual del proceso, por lo cual, la ANI lo invita a revisar los documentos encunciados en la Plataforma SECOP I para mayor detalle.	Sección 2.3. del Pliego de Condiciones Definitivo	Jurídica – Estructuración
1772	Marco Antonio de Jesús Luján Devoz Correo electrónico para reunión informativa	Con la Adenda No. 2 del Proceso de Selección se establece que Banco Aceptable es toda entidad financiera vigilada por la Superintendencia Financiera o institución financiera del exterior que, entre otras cosas, tenga una calificación de riesgo de crédito de su deuda de largo plazo equivalente a grado de inversión. En el caso de las entidades financieras nacionales, se establece que la calificación de riesgo de crédito de la deuda a largo plazo debe ser de mínimo de BBB-, según BRC Investor Services. Sin embargo, al hacer una revisión de este índica en la banca local, encontramos que ninguna entidad financiera nacional cumple con este estándar fijado por la ANI. De hecho, toda la Banca Local está calificada por BRC Investor Services como grado de no inversión. Bancolombia, por ejemplo, según Fitch Ratings y Standard and Poor's (https://www.grupobancolombia.com/wps/portal/acerca-de/informacion-corporativa/relacion-inversionistas/!ut/p/z1/jZDLDoIwEEW_xS_o9DW2y2qgJRAS1Cp2Y1lZJocujN8vELYUZztJOfdOhgTSktB333jvPvHVd49hvwa8CYp7JsRU1IU7ME4KyGvOASW5TAAsjAES_vGXACVSvtVr_tAQ0ucl_bFg9f4wIW1oWxEtBqCM_SYbRtqgc9A6kXJhJKtALmcAWZ1QUtBa6XPHBouGzSnozp4Qd5P730LsYhm8wNy0exBIdzId5/L2dJQSEvUUtSQS80TmxFL1o2XzZHOUExMjgwTDBIRjEwQVE5Vjc3T1IzT0E2), tiene una calificación de su deuda de largo plazo de BB+. No sabemos si la intención que tiene la ANI es descartar como Banco Aceptable a toda la banca local, pero si así fuera, debe tenerse en cuenta que: (i) se estaría impidiendo ilegítimamente la participación de la banca local para el otorgamiento del cupo de crédito específico a pesar de su probada y contrastada capacidad, y (ii) lo más grave, la ANI estaría desconociendo la Experiencia en Inversión que puedan acreditar los interesados a través de la banca local, y que demostró ser exitosa en el marco de los proyectos 4G. En consecuencia, solicitamos que se aclaren cuáles son las credenciales que debe cumplir la banca local para ser considerada como Banco Aceptable, particularmente las referentes a la calificación de riesgo de crédito de deuda de largo plazo, de tal forma que las mismas se ajusten a la realidad, y se permita acreditar cupo de crédito específico y Experiencia en Inversión a través de ellas.	Se informa al interesado que mediante la adenda No. 5 que se publicó en Secop I y en la página web de la Entidad se modificó la definición de Banco Aceptable quedando como se describe a continuación: *"Es (i) cualquier entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia y legalmente autorizada para operar en Colombia siempre que cuente con una calificación local vigente de riesgo de crédito de su deuda de largo plazo, que haya sido emitida por una sociedad calificadora de riesgos o valores autorizada para operar en Colombia y vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia, de AA+ o superior según la escala de BRC Investor Services, o su equivalente si se trata de otra firma calificadora. En caso de no contar con una calificación vigente emitida por una sociedad calificadora de riesgos o valores local, la entidad deberá contar con una calificación vigente de riesgo de crédito de su deuda de largo plazo que corresponda a "grado de inversión" (BBB- o superior) según la escala internacional de Standard & Poor's (S&P) o su equivalente si se trata de otra firma calificadora, que haya sido emitida por una sociedad calificadora de riesgos o valores internacionalmente reconocida, para lo cual se utilizará el registro que sobre el particular mantiene la Securities and Exchange Commission (SEC) de Estados Unidos de América en relación con el mercado de valores bajo la denominación "Nationally Recognized Statistical Rating Organization" correspondiente a la sigla "NRSRO"; o (ii) cualquier institución financiera del exterior siempre y cuando tenga una calificación vigente de riesgo de crédito de su deuda de largo plazo que corresponda a "grado de inversión" (BBB- o superior) según la escala internacional de Standard & Poor's (S&P), o su equivalente si se trata de otra firma calificadora. Esta calificación debe haber sido emitida por una sociedad calificadora de riesgos o valores autorizada para operar en Colombia y vigilada por la Superintendencia Financiera o una sociedad calificadora de riesgos o valores internacionalmente reconocida, para lo cual se utilizará el registro que sobre el particular mantiene la Securities and Exchange Commission (SEC) de Estados Unidos de América en relación con el mercado de valores bajo la denominación "Nationally Recognized Statistical Rating Organization" correspondiente a la sigla "NRSRO"*". Con esta modificación se entiende aclarada su inquietud.	Numeral 1.3.10 del Pliego de Condiciones, según modificaciones incluidas en la Adenda No. 2.	Financiera

1773	CRCC International Investment (CRCCII) Correo electrónico para reunión informativa	Con respecto a la restricción de realizar traslado de redes (No solamente gestión), en la etapa de preconstrucción, la cual esta claramente restringida en el Apéndice Técnico 5, es necesario consultar sobre la posibilidad de realizar Traslado Anticipado de Redes (TAR), lo anterior, dado que es una buena práctica implementada en los macroproyectos de infraestructura de transporte en el distrito capital y sus alrededores liderados por entidades como: IDU, EMPRESA METRO Y EFR.	Se aclara al interesado que, en el marco normativo de las estructuraciones de la ANI para los proyectos 5G no se prevé incluir el Traslado Anticipado de Redes (TAR) y en específico el Proyecto Accesos Norte Fase II no se contempló realizar en TAR, lo anterior teniendo en cuenta que esto modificaría la actual asignación de riesgos.	Apéndice técnico 1	Técnica
1774	CRCC International Investment (CRCCII) Correo electrónico para reunión informativa	En la sección 5.6 (h) de la parte especial de hace referencia a "costos de transacción que se causen". Solicitamos aclarar a que tipo de costos de transacción se refieren	Se aclara al interesado que por concepto de costos de transacción se descontarán del valor de giro el gravamen a los movimientos financieros (GMF) en la tarifa que se encuentre vigente, la comisión bancaria de las transferencias, y cualquier otro impuesto que se encuentre vigente en la fecha del traslado. Se precisa en todo caso que se ha modificado la redacción de la Sección señalada en la minuta de contrato Parte Especial que se publicó en Secop I y en la página web de la Entidad a través de la Adenda No. 6 y se le invita a revisar la nueva redacción.	Contrato Parte especial	Financiera
1775	CRCC International Investment (CRCCII) Correo electrónico para reunión informativa	En el escenario de mejoramiento para la carrera septima , al existir unas condiciones precedentes estipuladas en la parte especial del contrato, ¿como se determinaran los nuevos tiempos en cuento a diseños fase III y los costos debido al reproceso causado por la no realizacion de la segunda calzada ?	Se informa al interesado con respecto a los diseños y sus costos, que el desalcance de la Carrera Séptima es una condición precedente, que debe tener en cuenta el futuro Concesionario durante la elaboración de los Estudios y Diseños Fase III y en los planteamientos de los procesos constructivos en la calzada de mejoramiento y en la segunda calzada, lo cual deberá ser tenido en cuenta para la preparación y presentación de su oferta, razón por la cual, los tiempos establecidos en el contrato son suficientes para su realización por lo tanto no aplica la determinación de tiempos adicionales para el desarrollo de cualquiera de las dos alternativas.	Contrato Parte especial	Técnica
1776	CCECC Colombia Correo electrónico para reunión informativa	En relación con el espacio publico y con los perfiles presentados en el Apéndice Técnico 1, el contrato no incluye la franja de protección ambiental que se establece en el Decreto 088 de 2017 de la Alcaldía Mayor de Bogotá, donde se cita lo siguiente"...el Capítulo II Art. 39 al 45 de la ley 1682 de 2013 por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte, como también la elaboración de criterios de sostenibilidad ambiental acorde con los estudios previos de impacto ambiental realizados para el POZ Norte, para las secciones viales clasificadas como: malla arterial y complementaria; V-0 (clasificación que le corresponde a la Av. Paseo Los Libertadores o Autopista Norte, según el Decreto 088 de 2017 de a Alcaldía Mayor de Bogotá), V-1, V-2 (clasificación que le corresponde a la Av. Alberto Lleras Camargo o Carrera 7ma, según el Decreto 088 de 2017 de a Alcaldía Mayor de Bogotá), V-3, se dispondrá de zonas de control ambiental de 10 mts de ancho a ambos costados para las cuales existen anchos mínimos de las secciones transversales a las vías armonizado con lo dispuesto para las zonas de reserva vial de los anillos del POZ Norte...". En este sentido, ¿el concesionario debe incluir dentro de sus área de intervención esta franja adicional al espacio publico?.	Por el presente, nos permitimos dar respuesta al interesado de la siguiente manera: Inicialmente se aclara que, para el Distrito Capital la franja de control ambiental descrita en el POT 190 de 2004 y en el Decreto Distrital 088 de 2017, no hace parte del alcance del proyecto. Transversalmente el proyecto se enmarca en su huella de intervención que incluye a ambos costados los chaflanes, espacio público, calzadas, separador(es). Adicionalmente, se aclara que el límite de intervención está definido en la de Declaratoria de Utilidad Pública e Interés Social (DUPIS) del proyecto Accesos Norte Fase II y está en el Cuarto de Datos, Carpeta Otros Anexos, Carpeta B, que incluye la Franja de intervención de los corredores viales de la Autopista Norte, la Carrera Séptima y la Perimetral de Sopó.		Técnica
1777	CCECC Colombia Correo electrónico para reunión informativa	El requerimiento que se hace en el Apéndice Técnico 1 de construir estructuras de paso en puentes en la zona de interconexión de los humedales Torca - Guaymaral, podría implicar la necesidad de reconformar canales abiertos bajo estas estructuras en sentido oriente-occidente, interrumpiendo el separador de las calzadas proyectadas y afectando directamente la red matriz de 78" que discurre precisamente por dicho separador quedando expuesta a la acción de las aguas. Dicha reconformación de cauces implicaría la modificación del paso de las aguas del humedal Torca hacia el humedal Guaymaral en cualquier época del año, sin embargo como los Estudios Hidráulicos del Estructurador no indican nada a este respecto, se solicita a la ANI excluir del apéndice técnico la obligatoriedad de la construcción de puentes sobre los húmedas Torca y Guaymaral, teniendo en cuenta que la alternativa de construcción en puentes, en primer lugar cambiará las condiciones hidráulicas que prevalecen hoy día sobre estos cuerpos de agua, pero además impactan tanto los niveles máximos que se presenten aguas arriba y aguas abajo del corredor vial, el régimen de niveles de aguas mínimas que deben garantizarse y que pueden afectarse negativamente al aumentar la capacidad de los cruces llegando incluso a desecarlos y el régimen de descarga al río Bogotá; corriente sobre la cual tiene competencia la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) entidad que tiene limitadas las aportaciones de caudal desde este sistema de humedales al río; ya que un aumento descontrolado de los caudales aportantes por el libre paso que generan los puentes proyectados, pueden generar problemas de inundación y estabilidad morfológica de esta última corriente de agua. Teniendo en cuenta lo anterior, se solicita a la ANI permitir a la Concesión proyectar una solución de drenaje óptimo que sea el resultado de una ingeniería de detalle y los estudios ambientales de fase III, de manera que permita sea de menor impacto técnico, ambiental e hidráulico que tenga en cuenta todas las consideraciones anteriormente indicadas y las demás relacionadas con otras autoridades ambientales con competencia en la zona; como la ya mencionada CAR, la Secretaría Distrital de Ambiente, al igual que la Empresa de Acueducto de Bogotá, EAAB-ESP la cual viene desarrollando estudios sobre planes parciales en la zona como es el caso del Proyecto Lagos de Torca y en consecuencia la caracterización hidrológica e hidráulica de los Humedales Torca-Guaymaral hasta su desembocadura final al río Bogotá; que sobre todo permita mantener las condiciones actuales prevalecientes de estos cuerpos de agua y cumpla además con los lineamientos establecidos en todas las entidades involucradas	Se informa al interesado que, en la Adenda No 5 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, se ajustó en el Apéndice Técnico 1, en la Tabla 9, en la cual se indica para las Unidades Funcionales de la 1 a la 4 lo siguiente "Construcción de obras Hidráulicas para la conexión de los Humedales Torca y Guaymaral". Se aclara que la solución técnica que adopte el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III deberá cumplir con los determinantes que establezca la Autoridad Ambiental para ese tipo de infraestructura. Adicionalmente, se aclara al interesado que, el proyecto de los corredores viales de la Autopista Norte y la Carrera Séptima está dentro del proyecto del Distrito denominado el POZ Norte Ciudad Lagos de Torca, reglamentado en el Decreto 088 de 2017 y el Decreto modificatorio 049 de 2018. Entre otras el proyecto Lagos de Torca presente la implementación del Parque Metropolitano Guaymaral que busca tener un espejo de agua permanente en los humedales Torca y Guaymaral. Adicionalmente los humedales servirán para almacenar y amortiguar el agua que se genere en un pico súbito, para posteriormente verterla al Río Bogotá reduciendo con esto los riesgos por inundación en la zona. Por lo anteriormente expuesto es que se debe subir la rasante de la Autopista Norte en el paso por los humedales y garantizar la Conexión Hídrica de los Humedales.		Técnica
1778	CCECC Colombia Correo electrónico para reunión informativa	El contrato en su parte especial estipula que "Las Partes entienden que no se podrán iniciar las obras, gestiones prediales y de redes, asociadas a la construcción de la segunda calzada de la carrera séptima, hasta que no se realice el segundo incremento tarifario y se cuente con la disponibilidad del 100% de los Predios Distrito previstos en esta Parte Especial."; sin embargo, de no cumplirse las condiciones previstas, el nuevo alcance será el de mejoramiento; escenario para el cual el contrato no estipula quien será el encargado de efectuar la gestión predial ni prevé los recursos necesarios para esta, pues en dicho caso se reduce el valor de la subcuenta predios, no se considera pertinente en este escenario la reversión de los predios distrito pues podría requerirse para las obras de mejoramiento	Se da respuesta al interesado de la siguiente manera Inicialmente se aclara que la Gestión Predial de la calzada de mejoramiento en la Carrera Séptima está a cargo del futuro Concesionario.. Adicionalmente, de acuerdo con lo estipulado en el Apéndice Técnico 1, Sección II.4(d) – Intervención Prevista "Mejoramiento de la calzada existente a 2 carriles mixtos de 3.25/3.50 m de ancho más espacio público de 6.00 m de ancho en el costado oriental de la vía." El requerimiento es claro en que la calzada a construir es la calzada oriental y es porque los Predios Distrito identificados en el Anexo 7 del AT Predial, que al no entregarse como está previsto generan el desalcance de la Carrera Séptima esta ubicados al occidente de la calzada existente.		Técnica
1779	Conectar Valores S.A.S. Correo electrónico para reunión informativa	De acuerdo con lo previsto en la Sección 4.6 (e) de la Parte Especial, en caso de que no sea posible realizar el primer aumento de tarifa previsto en principio para el año 2023, o en el 2024, si no es posible hacerlo en la primera oportunidad prevista, antes de proceder con la terminación anticipada del Contrato de Concesión, se contempla la posibilidad de que la ANI y el Concesionario acuerden de buena fe la posibilidad de seguir adelante con la ejecución contractual, debiendo replantear el alcance inicial del Proyecto. Con el fin de brindar seguridad jurídica a las partes, solicitamos que el plazo máximo para el primer aumento de tarifa sea el 16 de enero de 2023 más 90 días y se establezca un plazo máximo de 90 días posteriores al vencimiento del término anterior, para que se logre el acuerdo en relación con la definición del alcance del proyecto y, de no lograrse el acuerdo en el plazo previsto, se entienda configurada así la causal de terminación anticipada. Tener esta seguridad jurídica es importante tanto para el Concesionario, así como para sus Prestamistas dado que las incertidumbres con respecto a los tiempos para aumentar las tarifas o definir un nuevo alcance de la obra dificultan la bancabilidad del Proyecto.	Se informa al interesado que, conforme a lo establecido en la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la Entidad, el alcance del proyecto fue modificado para lo que se sugiere la revisión del Contrato Parte Especial, ya que se elimina la Secciones 4.2 (d) y 4.6(e) que regulaba el Alcance del Proyecto sin el primer incremento de la estructura tarifaria y los plazos para efectuar el primer incremento tarifario. Adicionalmente, mediante la mencionada Adenda se ajusta el alcance especificado en el Apéndice Técnico 1 del proyecto. Así mismo, se informa que en la mencionada adenda se realizaron ajustes al Contrato y se estableció en las Secciones 4.6 (c) y 4.6 (d) de la Parte Especial que en el evento que, por causas no imputables al Concesionario, no sea posible realizar los incrementos tarifarios, cumpliendo las condiciones allí previstas, se entenderá materializado el Riesgo de Menor Recaudo de conformidad con la Sección 3.3 (i) del Contrato Parte General respectivamente. En ese sentido, si dichos eventos se mantienen por un término superior a noventa (90) Días, se causará a favor del Concesionario una compensación por menor Recaudo de Peaje. Por lo anterior, la ANI lo invita a revisar con detalle las nuevas regulaciones con la finalidad de que sean consideradas en la estructuración de su Oferta. En tal sentido, no se acepta lo solicitado por el observante.		Técnica – Financiera- Jurídica
1780	Conectar Valores S.A.S. Correo electrónico para reunión informativa	Teniendo en cuenta que a la fecha se encuentran por definir aspectos esenciales de la Licitación Pública, como lo es el relacionamiento entre los dos concesionarios de las dos fases del proyecto Accesos Norte, respetuosamente solicitamos a la Entidad prorrogar la fecha de cierre de la Licitación Pública hasta el plazo máximo legal permitido, el cual entendemos podría ser hasta el 20 de diciembre de 2021. En adición, de no ser suficiente la extensión hasta el plazo máximo legal permitido, ante la ausencia de definición del mecanismo de interrelación entre los dos concesionarios, respetuosamente solicitamos a la Entidad suspender el cronograma de la Licitación Pública con el fin de dar un espacio adecuado a los interesados para el análisis de los documentos que definan el mencionado mecanismo.	Se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP I. Así mismo, se informa que la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2021 fue suspendida desde el día 20 de octubre de 2021, hasta el 02 de diciembre de 2021, y a través de la Resolución No. 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021 se reanudó la licitación pública y en su artículo segundo se estableció el cronograma actual del proceso, por lo cual, la ANI lo invita a revisar los documentos encuentados en la Plataforma SECOP I para mayor detalle.		Jurídica – Estructuración

1781	SACYR Correo electrónico para reunión informativa	De acuerdo con las instrucciones que acaban de ser publicadas, con respecto a la reunión pública informativa en desarrollo de la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2021, dentro del Proyecto de Asociación Pública Privada de Iniciativa Pública Accesos Norte Fase II, a continuación las preguntas que hemos preparado desde Sacyr Concesiones Colombia para su consideración: • En relación con los gálibos: (i) ¿Debiéramos considerar la instalación de gálibo eléctrico en los puentes vehiculares y peatonales de gálibo inferior a 5,5 o a 4,5 metros?, (ii) ¿Se precisa instalar en pareja junto con el gálibo electrónico un gálibo mecánico?, En caso afirmativo, ¿qué altura debería tener (5,5 o 4,5 metros)? • Por otra parte, solicitamos por favor se indique primero que norma aplicar respecto a la gestión predial, entendiendo que el corredor del proyecto es sobre vías dentro del distrito capital, es decir si para este proyecto prima las fajas de retiro de que trata la Ley 1228 de 2008 o si aplicaría o primaría las disposiciones sobre reservas viales. Para lo anterior se transcribe: 1. La definición de fajas del Pliego de Condiciones definitivo: "Son las zonas de retiro o exclusión de las carreteras, en los términos señalados en el artículo 2 de la Ley 1228 de 2008. Es obligación del Concesionario, de acuerdo con la Ley Aplicable, adoptar todas las medidas que estén a su alcance, e iniciar todas las acciones, proveer todos los informes y realizar todas las solicitudes ante las autoridades competentes, incluyendo, pero sin limitarse, a las autoridades territoriales que tengan atribuciones de policía- para proteger la destinación que deben tener las Fajas, así como liberarlas de las eventuales perturbaciones que se presentaren sobre ellas. El Concesionario está obligado a adquirir los Predios correspondientes a las Fajas que resulten necesarios para la ejecución del Proyecto, de conformidad con la Ley Aplicable y las obligaciones del Contrato." 2. El artículo 2 de la Ley 1228 de 2008: Zonas de reserva para carreteras de la red vial nacional. Establécense las siguientes fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión para las carreteras que forman parte de la red vial nacional: 1. Carreteras de primer orden sesenta (60) metros. 2. Carreteras de segundo orden cuarenta y cinco (45) metros. 3. Carreteras de tercer orden treinta (30) metros. Parágrafo. El metraje determinado en este artículo se tomará la mitad a cada lado del eje de la vía. En vías de doble calzada de cualquier categoría la zona de exclusión se extenderá mínimo veinte (20) metros a lado y lado de la vía que se medirán a partir del eje de cada calzada exterior. 3. El artículo 177 del Decreto 190 de 2004 de la Alcaldía Mayor de Bogotá: Las zonas de reserva vial son las franjas de terreno necesarias para la construcción o la ampliación de las vías públicas, que deben ser tenidas en cuenta al realizar procesos de afectación predial o de adquisición de los inmuebles y en la construcción de redes de servicios públicos domiciliarios. La demarcación de las zonas de reserva vial tiene por objeto, además, prever el espacio público vial de la ciudad con miras a su paulatina consolidación de conformidad con el plan de inversión y mantenimiento establecido en la presente revisión del Plan de Ordenamiento y los instrumentos que lo desarrollen. Corresponde al Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD), con base en estudios técnicos que realice por sí mismo o a través de las entidades encargadas de la ejecución de los proyectos de construcción, adecuación y mantenimiento, definir en detalle las zonas de reserva vial, señalarlas cartográficamente e informar de ello al Departamento Administrativo de Catastro Distrital (DACD) para lo de su competencia. Las secciones viales se definen con base en los siguientes criterios básicos: 1. Los anchos mínimos de las secciones transversales de las vías pertenecientes a las mallas viales arterial principal, arterial complementaria, intermedia, local y rural, serán los siguientes: Vía V-0: 100 metros Vía V-1: 60 metros Vía V-2: 40 metros Vía V-3: 30 metros (en sectores sin desarrollar) 28 metros (en sectores desarrollados) Vía V-3E: 25 metros Vía V-4: 22 metros Vía V4R 22 metros (en zonas rurales) Vía V-5: 18 metros (para zonas industriales y acceso a barrios) Vía V-6: 16 metros (local principal en zonas residenciales) Vía V-7: 13 metros (local secundaria en zonas residenciales) Vía V-8: 10 metros (pública, peatonal, vehicular restringida) Vía V-9: 8 metros (peatonal) 2. A los costados de las vías V- 0, V-1, V-2, V-3 y V-3E se dispondrá de zonas de control ambiental, de 10 metros de ancho a ambos costados de las misma, que no se consideran parte integrante de la sección transversal de las vías que las originan. 3. Los anchos aquí consignados, y las zonas de protección ambiental, son los mínimos previstos medidos entre líneas de demarcación. 4. Las secciones viales deben diseñarse previendo el adecuado dimensionamiento y tratamiento urbanístico del espacio peatonal, en un todo acorde con el entorno y los requerimientos del amoblamiento urbano, previendo: andenes y calzadas vehiculares (como dotación mínima), alamedas y ciclorutas y las secciones adecuadas para los sistemas de metro y las troncales de buses, como dotaciones adicionales en los casos específicos que se determinen en la presente revisión del Plan. 5. El manejo de separadores de dimensión variable, como elementos asociados al espacio publico peatonal, que al mismo tiempo sirvan como elementos de canalización y de seguridad para la circulación vehicular y los cruces peatonales. 6. La fijación de anchos de carril acordes con el entorno de las vías y con las velocidades deseadas de operación. 7. El reconocimiento de vías singulares que por su emplazamiento en zonas de ladera, en el centro histórico o en los centros fundacionales de los antiguos municipios anexados, en cada caso exigen especificaciones particulares. Parágrafo 1. Los anchos de los separadores, andenes, carriles y demás elementos necesarios para el subsistema vial serán los definidos en el Documento Anexo No. 3 de la presente revisión. Parágrafo 2. En caso de que la vía comparta el corredor con canales, redes de energía, vía férrea o cualquier otro tipo de infraestructura, el ancho requerido por la vía será adicional al corredor definido para las infraestructuras mencionadas. Parágrafo 3. Los trazados viales arteriales y las normas de diseño para el subsistema vial serán definidos mediante resoluciones del Departamento Administrativo de Planeación Distrital, con fundamento en los estudios técnicos correspondientes. Cordial saludo,	Se da respuesta al interesado de la siguiente manera: En relación con los gálibos (i) Las obras proyectadas en el Alcance del proyecto deben cumplir con las especificaciones técnicas relacionadas en el Apéndice Técnico y las mismas deberán ser No Objetadas por la Interventoría del proyecto. Con respecto a los dispositivos de control del gálibo sean electrónicos, se deberán implementar de acuerdo con los documentos contractuales y a la normatividad legal vigente. (ii) Con respecto a los dispositivos de control del gálibo sean electrónicos o mecánicos, se deberán implementar de acuerdo con los documentos contractuales y a la normatividad legal vigente. Con respecto a la normatividad a aplicar respecto a la gestión predial i) En la UF7 que corresponde a la Perimetral de Sopó, en trazado del carreteable existente se enmarco en la Ley 1228 de 2008 y el Decreto Reglamentario 2976 de 2010, se realizara la adquisición únicamente de las zonas de terreno que se requieran de conformidad con los estudios, diseños y/o necesidades técnicas para adelantar la ejecución de las obras. Con respecto a las UF de la 1 a la 6, aplica es la reserva vial establecida en el Decreto Distrital POT 190 de 2004 y ratificado con el Decreto de Lagos de Torca 088 de 2017, se aclara que el Distrito maneja una regulación particular al respecto y no se rige por la Ley 1228 de 2008. ii) Se informa al interesado que la ANI que la Declaratoria de Utilidad Pública del proyecto se encuentra publicada en el Cuarto de Datos, Carpeta Otros Anexos, Carpeta B, que incluye la Franja de intervención de los corredores viales de la Autopista Norte, la Carrera Séptima y la Perimetral de Sopó.		Técnica
1782	CUATRECASAS Correo electrónico para reunión informativa	1. Solicitamos amablemente se expida o dé referencia sobre el protocolo de relacionamiento que se utilizará con el concesionario del proyecto Accesos Norte I, esto, toda vez que de conformidad con el Contrato de Concesión, el Recaudo de Peaje en las Estaciones existentes se llevará a cabo por dicho concesionario.	Se informa al interesado que la entidad con el fin de atender los comentarios realizados, mediante la Adenda No. 5 publicada en Secop I y en página web Ani, realizó algunas modificaciones y precisiones adicionales dentro de la minuta del contrato, por lo cual ya no presentará el documento adicional denominado "protocolo" por cuanto las redacciones introducidas son suficientes para dar claridad a las obligaciones de la entidad con referencia al recaudo y a la entrega de información. Ahora bien, teniendo en cuenta que la información del tráfico proveniente de los peajes es entregada a la ANI por el Concesionario y conciliada por la interventoría de Accesos Norte y a su vez la ANI entregará un usuario y contraseña que le permitan al Concesionario de Accesos Norte Fase II acceder al sistema SICC del contrato No. 001 de 2017, de acuerdo con lo indicado en la sección 4.3 (o) de la tabla de referencias a la parte general, según la versión de contrato que se publicó con la Adenda No. 5, esta entidad considera que no es necesario tener otro método de conteo para validación de tráfico.		Técnica

1783	CUATRECASAS Correo electrónico para reunión informativa	2. Considerando que el alcance del proyecto se superpone parcialmente con (i) los humedales de Torca y Guaymaral; y (ii) la Reserva Natural Thomas van der Hammen. Quisiéramos consultar ¿Qué sucede si, a pesar de desplegarse todos los esfuerzos por parte del Concesionario para el desarrollo de actividades con intervención de categorías de protección, las autoridades ambientales competentes no aprueban las sustracción e intervención de estas?	Se aclara el interesado que, el Contrato de Concesión prevé los mecanismos de gestión a los que podrán acudir las partes, en caso de presentarse situaciones de imposibilidad de gestión e incumplimiento al cronograma de obra, atribuibles a causas no imputables al Concesionario; actuaciones que podrán ser implementadas a la luz de las particularidades de la materialización de dichos hechos, lo anterior de acuerdo con lo establecido en el Contrato Parte General, Sección 13.3(f) y (w).		Técnica
1784	CUATRECASAS Correo electrónico para reunión informativa	3. Respecto de los Predios Distrito, resaltamos que el Contrato carece de disposiciones sobre cómo se espera que se ejecute la entrega de la Propiedad del Distrito, por lo cual, no es claro (i) si se espera que la entrega de inmuebles sea lineal o puede ser discontinua, siempre y cuando sume el 80% definido en la primera etapa de entrega; (ii) cuáles son las obligaciones específicas del Concesionario con respecto a esos inmuebles entre la primera y la segunda entrega; (iii) si la compra de Inmuebles Distritales se realiza con los recursos de la Subcuenta de Inmuebles Autónomos; (iv) qué sucede si los inmuebles distritales son entregados al menos en un 80% pero no se logra el incremento esperado en el Peaje; (v) si los costos y gastos de mantenimiento en que incurra el Concesionario respecto de dichos inmuebles distritales serán reembolsados por la ANI si no se logra una entrega completa; (vi) cómo funciona la reversión de los inmuebles distritales y si está sujeta a una solicitud explícita del Distrito o a un plazo predefinido; (vii) Finalmente, resaltamos que el Contrato no establece si los fondos de la Subcuenta Predial – que deberán ser otorgados por el concesionario – pagarán la adquisición de dichos predios.	Se da respuesta al interesado de la siguiente manera: (i)De acuerdo con lo establecido en el Contrato Parte Especial, Sección 4.5(b)(i), es claro que la entrega de Predios Distrito es el 80% de los predios, no se especifica que sean continuos o discontinuos. (ii)Las obligaciones especificas del concesionario sobre la entrega de Infraestructura que ocurre a dos años del Acta u Orden de Inicio se deben incorporar al Inventario de Activos de la Concesión, Operarlos y Mantenerlos. (iii)No se entiende la referencia de Subcuenta de Inmuebles Autónomos, se aclara, que los Predios Distrito serán entregados por el Distrito y no se podrá realizar Gestiones o Adquisiciones Prediales con recursos del proyecto. (iv)Se configura lo establecido en el Contrato Parte Especial, Sección 4.2 (c), se efectúa el desalcance de la Segunda Calzada de la Carrera Séptima, por la no entrega del 100 % de los Predios Distrito, con respecto al segundo Incremento Tarifario en la Sección 4.6 del Contrato Parte Especial, ha sido modificada mediante la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad. (v)Se informa que los Costos de Operación y Mantenimiento de los Predios Distritos están valorados en el Opex de la etapa Preoperativa de la UF6. (vi)La Reversión anticipada de los Predios Distrito esta regulada en el Contrato Parte Especial, Sección 4.5 (c), y ocurre si el Distrito no entrega la totalidad de los Predios para la Construcción de la segunda calzada de la Carrera Séptima.		Técnica – Predial
1785	ÁGORA Correo electrónico para reunión informativa	Anexamos al correo anterior una segunda observación que tenemos frente al Proyecto, la cual es descrita a continuación: Teniendo en cuenta que el 14 de septiembre de 2021 fue suscrita y sancionada la Ley de Inversión Social, 2155 del 14 de septiembre de 2021 además de la adenda No. 2 para el proceso de selección No. V-I-VE-APP-IPB-001-2021, el cual tiene por objeto "Seleccionar la Oferta más favorable para la Adjudicación de un (1) Contrato de Concesión cuyo objeto será el otorgamiento de una concesión que, bajo el esquema de Asociación Público Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, permita llevar a cabo la financiación, elaboración de estudios y diseños definitivos, gestión ambiental, gestión predial, gestión social, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del corredor PROYECTO ACCESOS NORTE FASE II, de acuerdo con el alcance descrito en el Contrato Parte Especial, el Apéndice Técnico 1 y demás Apéndices del Contrato", considerando que ambos documentos anteriormente referidos impactan el desarrollo del presente proceso de selección nos permitimos efectuar la siguiente observación. En el marco del numeral 3.16 de la minuta del Contrato Parte General publicada por la ANI el pasado 17 de septiembre, en donde se define lo que se entiende por "Cambio Tributario" y su alcance, nos permitimos solicitar a la entidad aclarar lo siguiente: • Teniendo en cuenta que como lo consigna la matriz de riesgos del presente proceso, el riesgo No. 33, correspondiente al Área regulatoria tipificado como "Efectos de los cambios en Normatividad Tributaria", ¿tendrá como base para la medición de su variación la Ley de Inversión Social, 2155 del 14 de septiembre de 2021 o la normatividad tributaria anteriormente vigente?	En primer lugar, se informa al interesado que en consideración a los ajustes de la Adenda No. 6 publicada en el Secop I y la página web de la entidad y el informe técnico del que trata el aviso informativo 8 igualmente publicado en el Secop I y la página web de la entidad ("Informe técnico ajuste por variación precio del acero") se realizaron las actualizaciones que la entidad consideró pertinentes dadas las condiciones actuales del proyecto, incorporando, entre otros, los efectos más importantes de la Ley de Inversión Social. Se invita al oferentes a consultar nuevamente los documentos publicados en Secop I y los montos de las variables plasmadas en la minuta de Contrato Parte Especial. Ahora bien, se informa al interesado que de acuerdo con la Sección 1.24 de la Parte General del contrato de concesión, el Cambio Tributario dentro del marco del contrato "Se refiere a la imposición de nuevos tributos o la eliminación o variación de los existentes, respecto de los vigentes al momento de la presentación de la Oferta, que en forma directa y en su efecto acumulado, impacte positiva o negativamente el costo de ejecución del Contrato para el Concesionario." De acuerdo con lo anterior solo podrá reclamarse por cambios tributarios expedidos con posterioridad a la presentación de la Oferta, la cual ocurrirá en los próximos meses conforme al Cronograma de este Proceso de selección, y por lo tanto los efectos de la "Ley de Inversión Social" al estar ya sancionada la Ley, deben ser incorporados en la oferta desde ahora y no podrán ser reclamados como Cambio Tributario posteriormente. Lo anterior de acuerdo con la sección 1.6.2 del pliego de condiciones y otros aplicables.		Financiera – Riesgos
1786	GRUPO ETHUSS Correo electrónico para reunión informativa	1. De conformidad con lo previsto en la Sección 4.6 (e) de la Parte Especial, en especial en lo relacionado con la negociación de la modificación del Alcance del Proyecto priorizando las Intervenciones asociadas con los carriles mixtos de la Autopista Norte, agradecemos a la ANI confirmar si, con el fin de reducir la incertidumbre sobre el Alcance del Proyecto, actualmente tiene dimensionado un Alcance del Proyecto que se ajuste a la prioridad de intervenir los carriles mixtos de la Autopista Norte y que dé la certeza necesaria para que las partes puedan anticipar o no la viabilidad de ajustar el Alcance del Proyecto, teniendo el alto riesgo para la obtención de la financiación al no existir un escenario delimitado en la actualidad. Sin perjuicio de la anterior solicitud, entendemos que, de conformidad con los ajustes al Apéndice Técnico 1 por medio de la Adenda 2, en cualquier escenario de reducción de Alcance del Proyecto, se deberán priorizar las Intervenciones de mejoramiento de los carriles mixtos de la Autopista Norte, pudiendo no ejecutar las Intervenciones en el carril para Transmilenio y el espacio público.	Se informa al interesado que, conforme a lo establecido en la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la Entidad, el alcance del proyecto fue modificado para lo que se sugiere la revisión del Contrato Parte Especial, ya que se elimina la Secciones 4.2 (d) y 4.6(e) que regulaba el Alcance del Proyecto sin el primer incremento de la estructura tarifaria y los plazos para efectuar el primer incremento tarifario. Adicionalmente, mediante la mencionada Adenda se ajusta el alcance especificado en el Apéndice Técnico 1 del proyecto.		Técnica – Financiera– Jurídica
1787	GRUPO ETHUSS Correo electrónico para reunión informativa	2. Teniendo en cuenta el alto riesgo que implica para la consecución de la financiación el hecho de que el contrato de concesión pueda terminarse de manera anticipada cuando se encuentra en sus años iniciales, solicitamos a la ANI definir un plazo menor a los 540 Días contemplados en la actualidad para el pago por terminación que pueda causarse con ocasión de la aplicación de la causal de terminación prevista en la Sección 4.6 (e) de la Parte Especial. En tal sentido, se solicita a la ANI que el pago por terminación ante la ocurrencia de esta causal deba ser pagado dentro de los 365 Días siguientes a la firma del Acta de Liquidación del Contrato.	En primer lugar, se informa al interesado que en la versión de la minuta de contrato Parte Especial que se publicó en Secop I y en la página web de la entidad a través de la Adenda No. 6, se precisa en la Sección 4.6(c) que *"en el evento que, por causas no imputables al Concesionario, no sea posible realizar el primer incremento de la estructura tarifaria de que trata la primera fila de la tabla contenida en la Sección 5.2(a)(ii) el 16 de enero de 2023, se entenderá materializado el Riesgo de Menor Recaudo de conformidad con la Sección 3.3(l) de la Parte General"*, y por lo tanto, sin perjuicio de la posibilidad de lograr dicho incremento de manera gradual en otros años según lo indicado en la Sección 4.6(e), ahora es aplicable el mecanismo de compensacion de riesgos de menor recaudo a cargo de la ANI para el evento en que no se logre alguno de los incrementos tarifarios, cambiando la condición contractual publicada previamente, que podría generar la situación referida por el observante. En todo caso, se informa al interesado que las fórmulas de liquidación por terminación anticipada de la Sección 18.3 de la parte general del contrato de concesión están diseñadas para que se genere una adecuada cobertura sobre los valores ejecutados en el proyecto, financiadas bien sea a través de deuda o de equity, bajo las condiciones allí establecidas alineando correctamente los incentivos entre las partes, por lo cual se considera que las fórmulas actuales y plazos de pago son pertinentes y adecuados y no se		Financiera

1788	COPASA Correo electrónico para reunión informativa	Observación - Banco aceptable En la definición de la Sección 1.3.10 de Banco Aceptable, solicitamos respetuosamente a la ANI aclarar que: (i)Cuando se está haciendo referencia a una calificación de riesgo de crédito de deuda a largo plazo equivalente a BBB- ("grado de inversión") o superior según la escala de BCR Investor Services o su equivalente, se está haciendo referencia a la escala nacional o local colombiana; y (ii)Cuando se está haciendo referencia a una calificación de riesgo de crédito de deuda a largo plazo equivalente a BBB- ("grado de inversión") o superior según la escala de Standard & Poor's o su equivalente, se refiere a la escala internacional. Agradecemos confirmar si nuestro entendimiento es correcto.	Se informa al interesado que mediante la adenda No. 5 que se publicó en Secop I y en la página web de la Entidad se modificó la definición de Banco Aceptable quedando como se describe a continuación: *"Es (i) cualquier entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia y legalmente autorizada para operar en Colombia siempre que cuente con una calificación local vigente de riesgo de crédito de su deuda de largo plazo, que haya sido emitida por una sociedad calificadora de riesgos o valores autorizada para operar en Colombia y vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia, de AA+ o superior según la escala de BRC Investor Services, o su equivalente si se trata de otra firma calificadora. En caso de no contar con una calificación vigente emitida por una sociedad calificadora de riesgos o valores local, la entidad deberá contar con una calificación vigente de riesgo de crédito de su deuda de largo plazo que corresponda a "grado de inversión" (BBB- o superior) según la escala internacional de Standard & Poor's (S&P) o su equivalente si se trata de otra firma calificadora, que haya sido emitida por una sociedad calificadora de riesgos o valores internacionalmente reconocida, para lo cual se utilizará el registro que sobre el particular mantiene la Securities and Exchange Commission (SEC) de Estados Unidos de América en relación con el mercado de valores bajo la denominación "Nationally Recognized Statistical Rating Organization" correspondiente a la sigla "NRSRO"; o (ii) cualquier institución financiera del exterior siempre y cuando tenga una calificación vigente de riesgo de crédito de su deuda de largo plazo que corresponda a "grado de inversión" (BBB- o superior) según la escala internacional de Standard & Poor's (S&P), o su equivalente si se trata de otra firma calificadora. Esta calificación debe haber sido emitida por una sociedad calificadora de riesgos o valores autorizada para operar en Colombia y vigilada por la Superintendencia Financiera o una sociedad calificadora de riesgos o valores internacionalmente reconocida, para lo cual se utilizará el registro que sobre el particular mantiene la Securities and Exchange Commission (SEC) de Estados Unidos de América en relación con el mercado de valores bajo la denominación "Nationally Recognized Statistical Rating Organization" correspondiente a la sigla "NRSRO"*. Con esta modificación se entiende aclarada su inquietud.		Financiera
1791	COPASA Correo electrónico para reunión informativa	En la definición de la Sección 1.3.10 de Banco Aceptable, solicitamos respetuosamente a la ANI aclarar que: (i)Cuando se está haciendo referencia a una calificación de riesgo de crédito de deuda a largo plazo equivalente a BBB- ("grado de inversión") o superior según la escala de BCR Investor Services o su equivalente, se está haciendo referencia a la escala nacional o local colombiana; y (ii)Cuando se está haciendo referencia a una calificación de riesgo de crédito de deuda a largo plazo equivalente a BBB- ("grado de inversión") o superior según la escala de Standard & Poor's o su equivalente, se refiere a la escala internacional. Agradecemos confirmar si nuestro entendimiento es correcto.	Se informa al interesado que mediante la adenda No. 5 que se publicó en Secop I y en la página web de la Entidad se modificó la definición de Banco Aceptable quedando como se describe a continuación: *"Es (i) cualquier entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia y legalmente autorizada para operar en Colombia siempre que cuente con una calificación local vigente de riesgo de crédito de su deuda de largo plazo, que haya sido emitida por una sociedad calificadora de riesgos o valores autorizada para operar en Colombia y vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia, de AA+ o superior según la escala de BRC Investor Services, o su equivalente si se trata de otra firma calificadora. En caso de no contar con una calificación vigente emitida por una sociedad calificadora de riesgos o valores local, la entidad deberá contar con una calificación vigente de riesgo de crédito de su deuda de largo plazo que corresponda a "grado de inversión" (BBB- o superior) según la escala internacional de Standard & Poor's (S&P) o su equivalente si se trata de otra firma calificadora, que haya sido emitida por una sociedad calificadora de riesgos o valores internacionalmente reconocida, para lo cual se utilizará el registro que sobre el particular mantiene la Securities and Exchange Commission (SEC) de Estados Unidos de América en relación con el mercado de valores bajo la denominación "Nationally Recognized Statistical Rating Organization" correspondiente a la sigla "NRSRO"; o (ii) cualquier institución financiera del exterior siempre y cuando tenga una calificación vigente de riesgo de crédito de su deuda de largo plazo que corresponda a "grado de inversión" (BBB- o superior) según la escala internacional de Standard & Poor's (S&P), o su equivalente si se trata de otra firma calificadora. Esta calificación debe haber sido emitida por una sociedad calificadora de riesgos o valores autorizada para operar en Colombia y vigilada por la Superintendencia Financiera o una sociedad calificadora de riesgos o valores internacionalmente reconocida, para lo cual se utilizará el registro que sobre el particular mantiene la Securities and Exchange Commission (SEC) de Estados Unidos de América en relación con el mercado de valores bajo la denominación "Nationally Recognized Statistical Rating Organization" correspondiente a la sigla "NRSRO"*. Con esta modificación se entiende aclarada su inquietud.		Financiera
1792	SANTANDER BANCA DE INVERSIÓN Correo electrónico para reunión informativa	Estimados, de acuerdo a lo estipulado en el Protocolo de Relacionamiento publicado el pasado 20 de septiembre de 2021 a través del SECOP I, adjuntamos nuestras preguntas/observaciones para la reunión que se sostendrá el próximo 29 de septiembre de 2021. De la revisión de los documentos contractuales y el proceso de estructuración de la oferta en representación de nuestro cliente, hemos encontrado que el Valor Máximo de la Oferta Económica (COP$1.464.083.125.429) previsto en el Pliego de Condiciones no es suficiente para remunerar las inversiones de capital que debe acometer el concesionario de la mano con sus prestamistas para la ejecución del proyecto. Más aún, del análisis en detalle de la solución técnica se han identificado ciertos riesgos que consideramos debería ser reconsiderados a la hora de estructurar el proyecto. Amablemente sugerimos a la ANI revisar este valor y/o la estructuración del proyecto, con el fin de que las ofertas económicas que presenten los posibles oferentes sean suficientes para la ejecución de las obligaciones a las que se compromete con la suscripción del contrato. Una decisión en contrario, en nuestra opinión, reduciría ostensiblemente el número de ofertas a recibirse por la ANI.	Se informa al interesado que el Valor Máximo de la Oferta Económica establecido en el numeral 1.3.61 del Pliego de Condiciones fue modificado mediante la Adenda No. 6 publicada en Secop I y en la página web de la Entidad, quedando en UN BILLÓN SEISCIENTOS DOCE MIL CUATROCIENTOS VEINTICUATRO MILLONES OCHOCIENTOS SESENTA Y OCHO MIL QUINIENTOS SETENTA Y DOS PESOS ($1.612.424.868.572) en valor presente de la Fecha Estimada de Inicio y expresado en Pesos del Mes de Referencia. Con esto se considera atendida su solicitud. En todo caso, se recuerda a los interesados que cada oferente deberá evaluar las condiciones contractuales establecidas y realizar sus estimaciones con base en la información presentada por la entidad y la que obtengan de su debida diligencia, antes de presentar su oferta según lo indicado en la cláusula 1.6.2 del pliego de condiciones.		Financiera

1793	SANTANDER BANCA DE INVERSIÓN Correo electrónico para reunión informativa	De igual forma, amablemente pedimos a la ANI que prorrogue el término para la presentación de ofertas por un término no menor a 60 días , teniendo en cuenta lo citado anteriormente y que mediante adenda No. 3 se prorrogó el término para publicación de respuestas a las observaciones formuladas por los interesados y las modificaciones contractuales que de tales respuestas se deriven. Hacemos referencia también al "Protocolo de Coordinación para la Trasferencia de Recursos entre los proyectos Accesos Norte a la Ciudad de Bogotá y Accesos Norte Fase II", de significativa importancia y que todavía no ha sido compartido por la ANI en el cuarto de Datos. Sin este plazo adicional será prácticamente imposible presentar un ofrecimiento serio. En consecuencia, y con el fin de salvaguardar el principio de selección objetiva del proceso licitatorio, que impone a la ANI el deber de asegurar las condiciones para seleccionar la mejor oferta en términos de precio y calidad, amablemente pedimos que desde ya se atienda a la solicitud de prórroga del plazo para presentación de las ofertas.	Se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP I. Así mismo, se informa que la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2021 fue suspendida desde el día 20 de octubre de 2021, hasta el 02 de diciembre de 2021, y a través de la Resolución No. 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021 se reanudó la licitación pública y en su artículo segundo se estableció el cronograma actual del proceso, por lo cual, la ANI lo invita a revisar los documentos encunciados en la Plataforma SECOP I para mayor detalle.		Jurídica – Estructuración
1794	FERROVIAL Correo electrónico para reunión informativa	(Ver imagen en documento anexo) Aprovechamos esta oportunidad, para poner nuevamente de precedente lo identificado entre las abscisas Km 4 + 400 a Km 5 + 900, en la unidad funcional 6, respecto a la futura afectación a la Reserva Thomas Van der Hammen, así: 1.Hacemos referencia a lo indicado en la Introducción del Apéndice Técnico No. 1: "…el presente Apéndice contiene el alcance y las condiciones técnicas que regirán el Proyecto. Sin perjuicio de la obligación del Concesionario de llevar a cabo las Intervenciones establecidas en este Apéndice, este será responsable del cumplimiento de las obligaciones de resultado que se derivan del mismo y del Contrato…" (La negrilla y el subrayado es nuestro). 2.Ahora bien, el alcance de la Unidad Funcional No. 6, es el siguiente: "…Construcción, Mejoramiento del corredor existente y Mantenimiento periódico Mejoramiento de la calzada existente y Construcción de calzada nueva de 2 carriles mixtos de 3.25/3.50 m de ancho, más espacio público de 9.00 m de ancho máximo en ambos costados de la vía (ciclorruta y anden) …". 3.En la Tabla No. 8, del Apéndice Técnico No. 1, se indican las características Geométricas y técnicas de entrega de cada subsector para vías a cielo abierto, puentes y viaductos, allí, se muestra la sección típica de la Unidad Funcional No. 6, a saber: 4.Se revisó la Carpeta C23 – Planos / Estudio de Topografía y Geometría - Trazado K7, información dispuesta en el cuarto de datos del proyecto, y se encuentra que a la Altura de las abscisas Km 4 + 400 a Km 5 + 900, la Agencia Nacional de Infraestructura, a través de los Estudios y Diseños viabilizados para la Licitación, propone afectar la reserva Tomas Van der Hammen, de la siguiente forma: 5.Ahora bien, en el literal e, del Capítulo IX CONSIDERACIONES ESPECÍFICAS del Apéndice Técnico No. 6 – Gestión Ambiental, se indica lo siguiente: "…Para los fines de intervención de la Carrera Séptima, el Concesionario deberá, por su cuenta y riesgo, adelantar los trámites necesarios para la sustracción de las reservas Forestales de los Cerros Orientales y del Río Bogotá, ante la(s) Autoridad(es) Ambiental(es) Competente(s). Así mismo dar cumplimiento a los requerimientos que realicen dichas Autoridades en relación con estas Sustracciones…"	Se informa al interesado que, mediante la Adenda No 6 publicada en SECOP I y en la página web de la entidad el apéndice ambiental fue ajustado y quedó previsto en el Capítulo IX, literal g, que "En caso que, la Autoridad Ambiental Regional no avale las actividades de intervención en la RFTVH, se deberán atender las disposiciones consignadas en la Nota 2 de la Tabla 9 del Apéndice Técnico 1".	Apéndice No. 1 Tecnico - Apéndice No. 6 Ambiental	Técnica
1795	FERROVIAL Correo electrónico para reunión informativa	2.PLAZOS DE LAS UNIDADES FUNCIONALES a.PLAZO DE EJECUCIÓN UNIDAD FUNCIONAL No. 1 Analizando el plazo de ejecución y el alcance de los trabajos a realizar, (especialmente los de tratamiento y mejoramiento de terreno), vemos con preocupación el plazo tan corto establecido para la Unidad Funcional No. 1 -18 meses, la anterior afirmación, la hacemos sustentados en: •En el Volumen de Geotecnia se plantea algerar los terraplenes requeridos a través de Cenizas de Termozipa. En comunicación sostenida con el proveedor, se indica que no se garantiza una producción de volumen constante del material, ya que hay meses en los que dicha producción puede llegar a ser 0 Ton/mes • De acuerdo a lo indicado en el cuarto de datos, las obras propuestas para el mejoramiento de terreno, son las siguientes: Tramo 1Sección de AnálisisObra PropuestaAsentamiento	Se informa al interesado que, mediante Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, en la Sección 6.2 del Contrato Parte Especial se realizaron ajustes en los plazos de ejecución de las Unidades Funcionales así: la UF1, cambia de 18 a 30 meses, la UF3 cambia de 42 a 58 meses y la UF6 cambia de 60 a 66 meses.	Apéndice No. 1 Tecnico	Técnica
1796	VINCI CONSTRUCTION TERRASSEMENT Correo electrónico para reunión informativa	Hemos analizado la documentación del cuarto de datos de la ANI para el proyecto, de manera especial la que corresponde a la solución para los llenos que deben ejecutarse en las diferentes unidades funcionales. El estructurador ha realizado sus cálculos con la inclusión de cenizas en los llenos, sin embargo, hemos establecido que las cantidades que requiere el proyecto en cuanto a materiales de lleno, sobrepasan las cantidades de producción mensual y anual que pueden ofrecer las termoelectricas en Colombia. Entendemos que los estudios son indicativos, sin embargo las soluciones que se han analizado para suplir dichos materiales son mucho mas caros lo cual afectaría el capex del proyecto y en otros casos, sobrepasan los plazos estimados por la ANI para la ejecución de las obras, por lo que nuestra solicitud a la ANI es que revise los plazos que ha establecido para la construcción de las UF del proyecto, en especial las que se encuentran en la Autopista (UF-1 a UF-5) otorgando un plazo razonable y consecuente con los trabajos que deben acometerse en cada UF, de al menos 31 meses	Se informa al interesado que, mediante Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, en la Sección 6.2 del Contrato Parte Especial se realizaron ajustes en los plazos de ejecución de las Unidades Funcionales así: la UF1, cambia de 18 a 30 meses, la UF3 cambia de 42 a 58 meses y la UF6 cambia de 60 a 66 meses. Con respecto a la posible implementación de las Cenizas u otro material que impliquen mayores inversiones en Capex o mayores plazos en la ejecución de las UF´s por la aplicando de precargas, se recomienda se revise lo establecido en el inciso anterior con respecto a los plazos para la construcción de las UF´s.	APÉNDICE TÉCNICO 1	Técnica
1797	VINCI CONSTRUCTION TERRASSEMENT Correo electrónico para reunión informativa	Respecto a la ejecución de la doble calzada en la UF-6 (Carrera 7), en los últimos documentos allegados, con la Adenda No. 2, se estableció que evidentemente existe un riesgo ambiental previsto en el diseño que cruza por la RFPTVDH, por lo que plantea que "se podrá disminuir la sección del perfil vial, representados en los anchos del separador y del espacio público", sin embargo agrega que "(…), siempre y cuando este ajuste obedezca a restricciones generadas por decisiones de la Autoridad Ambiental Competente." Solicitamos a la ANI que elimine la última parte seŗalada en negrilla, dado que ninguna Autoridad ambiental va a decidir por el proyecto licitado por la ANI o en su defecto, si la Autoridad Ambiental no otorga el permiso, se considere como un evento de Fuerza Mayor.	Se informa al interesado que, de acuerdo con los ajustes presentados en la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, en el Apéndice Técnico 1 se cambiaron las redacciones de las mencionadas notas así: -De la Nota 7 de la tabla 7así: "La UF6, entre el K4+400 al K5+900, se podrá disminuir el ancho del separador, con el fin de evitar la afectación por la Reserva Forestal Protectora Thomas Van der Hammen - RFPTVDH" -De la nota 2 (anterior nota 3) de la tabla 9 así "En la UF6, entre el K4+400 al K5+900, se podrá diminuir el ancho del separador, con el fin de evitar la afectación por la RFPTVDH." Adicionalmente, se informa al interesado que, mediante la Adenda No 6 publicada en SECOP I y en la página web de la entidad el apéndice ambiental fue ajustado y quedó previsto en el Capítulo IX, literal g, que "En caso que, la Autoridad Ambiental Regional no avale las actividades de intervención en la RFTVH, se deberán atender las disposiciones consignadas en la Nota 2 de la Tabla 9 del Apéndice Técnico 1".	APÉNDICE TÉCNICO 1	Técnica
1798	VINCI CONSTRUCTION TERRASSEMENT Correo electrónico para reunión informativa	Se reitera a la Entidad la solicitud de ampliacíon del plazo de la UF-1 por lo menos hasta 31 meses con el fin de poder realizar todo el alcance establecido en el Apéndice Técnico 1.	Se informa al interesado que, mediante Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, en la Sección 6.2 del Contrato Parte Especial se realizaron ajustes en los plazos de ejecución de las Unidades Funcionales así: la UF1, cambia de 18 a 30 meses, la UF3 cambia de 42 a 58 meses y la UF6 cambia de 60 a 66 meses.		Técnica
1800	SMBC (Noviembre 3 2021)	Como potencial financiador de créditos puente (Bridge Loan) y considerando la gran duración del periodo de pre-construcción, es crucial que la deuda de los financiadores de créditos puente sea reconocida en el pago por terminación.	Se informa al observante que no es procedente reconocer los "créditos puente" dentro de las fórmulas de terminación anticipada pues esos créditos no cumplen con las características de los recursos obtenidos bajo el marco del Cierre Financiero contractual, y por lo tanto, los acreedores de este tipo de créditos no pueden ser clasificados por ello como Prestamistas del proyecto, por la cual dichos créditos no podrán estar respaldados con los recursos del proyecto. De acogerse su solicitud se estarían creando incentivos inadecuados al equiparar esos créditos con los que efectivamente se obtienen producto del Cierre Financiero (que ocurrirán en la Fase de Construcción, razón por la cual no hace falta incluirlos en la fórmula de Preconstrucción) y posiblemente se estaría perjudicando además la necesidad de llevar a cabo los Giros de Equity previstos y que fueron contemplados en la determinación de la retribución esperada.		Financiera

1802	SMBC (Noviembre 3 2021)	Dada la incertidumbre de ingresos adicionales relacionados con los aumentos de tarifas, será un desafío considerarlos como parte del caso base de financiación y aún no está claro cómo ANI compensará al concesionario si no logra aumentar las tarifas. La ANI debe tener la clara obligación de indemnizar al concesionario en caso de que no aumente las tarifas. La fuente de fondos no sería una preocupación si se considera una obligación de ANI (es decir, riesgo soberano con riesgo presupuestario).	Se informa al interesado que en la versión de la minuta de contrato Parte Especial que se publicó en Secop I y en la página web de la entidad a través de la Adenda No. 6, se precisa en la Sección 4.6(c) que *"en el evento que, por causas no imputables al Concesionario, no sea posible realizar el primer incremento de la estructura tarifaria de que trata la primera fila de la tabla contenida en la Sección 5.2(a)(ii) el 16 de enero de 2023, se entenderá materializado el Riesgo de Menor Recaudo de conformidad con la Sección 3.3(i) de la Parte General"* , y de igual manera se incorporó una condición similar respecto al segundo incremento en la Sección 4.6(d). De esta manera, sin perjuicio de la posibilidad de lograr dicho incremento de manera gradual en otros años según lo indicado en la Sección 4.6(e), ahora es aplicable el mecanismo de compensacion de riesgos de menor recaudo a cargo de la ANI para este evento, con lo cual se considera atendida su inquietud.		Financiera – Riesgos
1803	SMBC (Noviembre 3 2021)	La última información que tenemos sobre la cantidad de recursos en la Subcuenta de Depósitos Especiales es COP $ 147.814.233.160 (Mes de Referencia) a Octubre de 2020. Es muy relevante tener una actualización de la cantidad de recursos en la Subcuenta de Depósitos Especiales a Octubre 2021 o última fecha disponible. La cantidad de recursos es extremadamente relevante ya que se contabiliza en el cálculo de VPIP.	Se informa al interesado que el saldo disponible en la Subcuenta Depósito Especial del Recaudo del contrato de concesión No. 001 de 2017, de acuerdo con la Sección 5.6(h)(ii)(1)(iii) de la minuta de contrato Parte Especial publicada mediante la Adenda No. 6 en Secop I y en la página web de la Entidad, está incorporado en la siguiente redacción: *"Los recursos a ser transferidos de que tratan los numerales i y ii anteriores, corresponden al Saldo de la Subcuenta Depósito Especial del Recaudo del Contrato de Concesión No. 001 de 2017 que se acumularon hasta el 31 de agosto de 2021 los cuales ascienden a la suma de Trescientos Cincuenta y Dos Mil Cuatrocientos Veintitrés Millones Setecientos Noventa y Cinco Mil Quinientos Cuarenta y un Pesos con Cincuenta y Seis centavos Moneda Corriente ($ 352.423.795.541,56). Adicionalmente en este mismo giro, se transferirán los recursos que se acumulen en la Subcuenta Depósito Especial del Recaudo con posterioridad al 31 de agosto de 2021 y hasta la constitución del Patrimonio Autónomo del presente Contrato, sin incluir rendimientos financieros y previo descuento de los costos de transacción que se causen"* . Se aclara que al estar este valor incorporado dentro del contrato, no se considera pertinente referirse a un corte diferente respecto al saldo disponible en dicha Subcuenta.		Financiera
1806	MERIDIAM (Noviembre 5 2021)	Según lo dispone la Sección 3.8 del Contrato Parte General, luego de la modificación realizada mediante la Adenda 5, la oportunidad para la acreditación del Cierre Financiero dependerá de si resulta posible materializar el aumento de tarifa en el año 2023 o si resulta necesario efectuar un segundo intento en el año 2024. De lo anterior, es nuestro entendimiento que, si resulta posible formalizar el aumento de la tarifa de peaje en el año 2023, el Cierre Financiero debe ser acreditado dentro de los 540 días contados desde la Fecha de Inicio, lo que implica la acreditación dentro del plazo de la Fase de Preconstrucción (prevista actualmente con un plazo de 18 meses). Ahora bien, en caso de que el incremento de tarifa se realice en el año 2024, el Cierre Financiero tendría que acreditarse dentro de los 90 días siguientes a la fecha máxima establecida en la sección 4.6 (d) -16 de enero de 2024-, por lo cual esta condición precedente para el inicio de la Fase de Construcción no podría cumplirse dentro del término de 18 meses de duración de la Fase de Preconstrucción. Teniendo en cuenta lo anterior, solicitamos a la ANI por favor confirme nuestro entendimiento que la Fase Preconstructiva se ampliaría hasta el 16 de abril del 2024.	Se informa al interesado que la Sección 3.8(a) de la tabla de referencias a la Parte General fue modificada en la minuta de contrato Parte Especial publicada con la Adenda No. 6 en Secop I y en la página web de la Entidad, eliminando la condición descrita por el interesado. En este sentido, se considera resuelta su inquietud con la nueva redacción que quedó así: *"El plazo para que el Concesionario presente la totalidad de la documentación para acreditar el Cierre Financiero es de quinientos cuarenta (540) Días contados desde la Fecha de Inicio."*	Contrato Parte General, Seccion 3.8 Contrato Parte Especial, Fecha de Cierre Financiero	Financiera
1807	MERIDIAM (Noviembre 5 2021)	En línea con el interrogante anterior, y considerando la ampliación de la Fase de Preconstrucción, consideramos que ese nuevo escenario debería ser sensibilizado frente al cumplimiento de otras obligaciones contractuales. Solicitamos a la ANI por favor se regule el desplazamiento de ciertas obligaciones de fondeo de recursos, por un número de meses equivalente a la ampliación de la Fase de Preconstruccion (que pasaría del mes 18 al 16 de abril del 2024). Solicitamos a la ANI por favor contemple un rebalanceo no solo de los fondeos en Subcuentas tales como Predios, Compensaciones Socioambientales y Redes establecidas en la sección 5.6 de la Parte Especial del Contrato de Concesión, sino también de los Giros de Equity desde el giro 4, para evitar generar un esfuerzo financiero sin que los recursos deban aún estar disponibles.	En línea con la respuesta anterior, se informa al interesado que esta condición de eventual ampliación de la Fase de Preconstrucción por el condicionamiento del Cierre Financiero al incremento tarifario ya no existe en la minuta de contrato Parte Especial publicada con la Adenda No. 6 en Secop I y en la página web de la Entidad, por lo cual ya no resulta procedente su observación bajo el marco de la versión vigente de la minuta de contrato.	Contrato Parte Especial, Sección 5.6	Financiera
1810	GARRIGUES (Noviembre 5 2021)	De conformidad con la modificación realizada por la ANI en la Parte Especial mediante la Adenda 5, en relación con el cronograma de los Aportes a la Subcuenta Interventoría y Coordinación, entendemos que el segundo Aporte anual en Etapa de Operación y Mantenimiento, que fue eliminado en la quinta fila de la tabla de la Sección 5.6 (d), fue incorporado dentro de los aportes a ser realizados por el Concesionario a partir del segundo año del inicio de la Etapa de Operación y Mantenimiento. De esta forma, entendemos que dicha modificación no implica la inclusión de algún aporte adicional que deba ser realizado por el Concesionario a la Subcuenta Interventoría y Coordinación durante la vigencia del Contrato de Concesión.	Se informa al interesado que su entendimiento es correcto, y se aclara que se realizó esta modificación únicamente con fines de claridad en la regla de los aportes a la Subcuenta Interventoría y Coordinación. De esta manera, según la Sección 5.6(d) de la minuta de contrato Parte Especial vigente, para el primer año de la Etapa de Operación y Mantenimiento el Concesionario deberá aportar de manera anticipada (es decir, "Dentro de los cinco (5) Días siguientes contados desde la suscripción de la última Acta de Terminación de Unidad Funcional") $3.070.404.000 del Mes de Referencia a la Subcuenta Interventoría y Coordinación, mientras que a partir del siguiente año (es decir, a partir del segundo año de esa Etapa), deberá aportar anualmente también de manera anticipada la suma de $2.763.986.400 del Mes de Referencia.	Contrato Parte Especial, Sección 5.6 (d)	Financiera

1811	GARRIGUES (Noviembre 5 2021)	Respetuosamente solicitamos a la ANI la eliminación de la frase "por causas no imputables al Concesionario" prevista en el numeral 17.2 (b) (vi) de la tabla de referencias de la Parte Especial, así como en las secciones 4.6 (d), 4.6 (e) y 4.6 (f), por cuanto dicha mención genera dudas en relación con los eventos que podrían dar lugar a la no realización del primer aumento de tarifas, más aun considerando que la obligación del Concesionario en relación con el aumento de tarifas se limita a ciertas actividades de socialización y, por lo tanto, no se podrían contemplar eventos diferentes al mencionado como imputables al Concesionario.	Se informa al interesado que, conforme a lo establecido en la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, las condiciones para el logro del primer incremento tarifario cambiaron, siendo ajustadas conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión Parte Especial, Sección 4.6, y eliminando la Sección 4.2 (d) por lo que se sugiere la revisión del documento para la comprensión del ajuste de la regulación al respecto.	Contrato Parte Especial, Secciones 4.6 (d), 4.6 (e) y 4.6 (f)	Técnica
1813	OHLA (Noviembre 5 2021)	Plazo de construcción de las UF's Según se establece en la Cláusula 6.2 de la Parte Especial, el plazo de ejecución de las Unidades Funcionales 1 y 3 será estimado. En tal sentido, el plazo de la Unidad Funcional 1 que es de 18 meses y puede llegar a ser incluso de 30, y el plazo de Unidad Funcional 3 es de 42 meses y puede llegar a ser incluso de 58 meses. Sin perjuicio de lo anterior, la ANI no establece de qué depende esa estimación. Por lo anterior, solicitamos a la ANI que por favor confirme nuestro entendimiento que es válido que el Concesionario entregue las intervenciones de la Unidad Funcional 1 en el mes 30 y las de Unidad Funcional 3 en el mes 58 y así programe sus obras incluso desde la fase de Oferta y para su Cierre Financiero; así mismo, solicitamos a la ANI que confirme nuestro entendimiento que el plazo de cura de estas Unidades Funcionales 1 y 3 será calculado aplicando los plazos máximos de 30 meses y 58 meses respectivamente para la de ejecución de las UF1 y UF3. Si es correcto nuestro entendimiento, solicitamos a la ANI que se elimine la referencia a la estimación en el plazo y se contemple el plazo máximo para las Unidades Funcionales 1 y 3 sin perjuicio de que las intervenciones puedan ser objeto de entrega anticipada.	Se informa al interesado que, mediante Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, en la Sección 6.2 del Contrato Parte Especial se realizaron ajustes en los plazos de ejecución de las Unidades Funcionales así: la UF1, cambia de 18 a 30 meses, la UF3 cambia de 42 a 58 meses y la UF6 cambia de 60 a 66 meses.	Contrato Parte Especial, Sección 6.2	Técnica
1814	OHLA (Noviembre 5 2021)	En reunión de aclaración con la ANI del 29-sep-2021, la Entidad señaló que las especificaciones a aplicar para las obras de los corredores de Autopista Norte y Séptima serían las del ET-IDU al ser vías jurisdicción del Distrito de Bogotá. Revisando la especificación técnica particular IDU 600-18, GENERALIDADES PARA RIEGOS Y MEZCLAS ASFÁLTICAS, para recepción de trabajos, se establecen unos valores medios máximos de admisibles de IRI de 3.5 m/km para tránsito T3 en pavimentos de construcción, reconstrucción o rehabilitados e=10cm. Dichos valores de la especificación fueron producto de la large experiencia de trabajos en la capital, extensas mesas de trabajo con reconocidos especialistas y un activo rol de la academia teniendo en cuenta una serie de limitaciones de vías urbanas como lo son: - Menores velocidades de operación (la medición se realiza para un velocidad de operación de 80KPH, teniendo en cuenta que la VD en Autonorte y Séptima es de 60KPH se tendrán velocidades de operación bajas entre 25KPH y 50KPH lo que hace que el umbral de confort del usuario sea diferente) - limitaciones constructivas dadas las características de AMPLICACIÓN de vías existentes manteniendo en operación 3 carriles para el caso de la autopista (condición mínima del PMT) - Condición de subrasantes muy blandas; suelos con alta compresibilidad por ende problemas con asentamientos. - Obstáculos propios de vías urbanas como pozos, sumideros, señalización - Estructuras en los corredores (e.g. puentes de conexión hídrica en humedales y estructuras para paso de fauna). De nuestra experiencia en construcción de vías urbanas en Bogotá y teniendo en cuenta las limitaciones citadas, supone una elevada dificultad garantizar el cumplimiento del Indicador IRI de la ANI en los corredores urbanos de Autonorte y Carrera Séptima. Revisando el AT4, vemos que el valor promedio máximo admisible de IRI es de 3.0 m/km, muy inferior al solicitado de 3.5m/km en la Especificación Técnica de Construcción que rige para todos los trabajos de pavimentos ejecutados en el Distrito Capital y que recoge todas las limitaciones propias de vías urbanas ya mencionadas. Por tal motivo, solicitamos se tenga el valor de aceptación máximo de IRI de la Especiación Técnica IDU 600-18, es decir valores medios <= a 3.5m/km para los corredores de Autopista Norte y Carrera Séptima. Más aún, teniendo presente que después de la revisión adelantada en los documentos dónel cuarto de datos, no se encontró ninguno que hiciera relación a una intervención especial para tener un IRI relativamente bajo como en promedio menor a 3m/km con dichas limitaciones de vías urbanas. Solicitamos que desde la parte Técnica la ANI pueda tener en cuenta la condición urbana de los corredores Autopista Norte y Carrera Séptima que dista mucho de la condición rural de la variante Sopó donde perfectamente se puede dar aplicación a la norma INVIAS para el caso particular del IRI. Es extensa la bibliografía relacionada con las limitaciones del IRI en vías urbanas, destacamos las siguientes: ISO 1997; ASTM 2009; Papagiannakis 1997; Papagiannakis 1998; Papagiannakis & Raveedran 1998; La Torre et al. 2002; Rayya & Kerry 2003; Nemmers et al. 2006; D. Abudinen 2017.	Se informa al interesado que, mediante la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, se ajusta en el Apéndice Técnico 4, la Tabla 3, Indicador E1, se ajustó el valor medio de aceptación.	Apéndice Técnico 4 - Indicador E1 condición funcional del pavimento	Técnica

1815	OHLA (Noviembre 5 2021)	Obras hidráulicas en humedales Torca y Guaymaral: Antes de la adenda 5, el alcance en relación a las obras hidráulicas era claro y específico, señalando que se debía realizar un total 6 estructuras por calzada, cada una de 40m para una longitud total de 240m por calzada. Ahora se establece para el caso de estas obras sobre los humedales el siguiente texto: "obras hidráulicas necesarias que garanticen el adecuado manejo de aguas y conectividad de los humedales Torca y Guaymaral". Bajo nuestro concepto, se debería precisar más en la redacción de este alcance ya que el texto actual deja una puerta muy amplia a la interpretación sobre lo que puede ser un "adecuado manejo de aguas y conectividad de los humedales". Desde el punto de vista hidráulico, se tendría un adecuado manejo el cual garantizaría la conexión permanente y conectividad del flujo para el caudal de diseño a los 100 años con los puntos de conexión inicialmente establecidos, 6 estructuras por calzada de 40m cada una para una longitud de 240m. Sin embargo, por la falta de precisión en la redacción de la adenda 5, se podría dar la interpretación de un escenario en el que el Interventor considere que una "adecuada conectividad de los humedales" se dé realizando un viaducto de la longitud total del área de contacto de los humedales, es decir 540m por calzada para un total de 1.080lm en puentes. Sólo para garantizar que el 100% del área que se conecta en el separador quede en contacto. Comedidamente solicitamos a la ANI, mayor precesión en el texto que define las obras de conexión hídrica; que se aclare que cuando se habla de conectividad se refieren solamente a conectividad hidráulica; igualmente que se pueda acotar la longitud de estas estructuras, de conformidad a lo señalado por la Autoridad ambiental en el documento, Radicación 2019108302-1-000 del 26 de julio de 2019, solicitud de "Pronunciamiento sobre la necesidad de presentar o no, Diagnóstico Ambiental de Alternativas para el proyecto Accenorte II" Expediente NDA1274-00. En dicho documento, la ANLA reconoce la ubicación de seis (6) puentes de 40m de longitud cada uno y el reemplazo del box culvert que actualmente comunica los dos cuerpos de agua, con el fin de mantener y mejorar el flujo hidráulico entre ambos cuerpos de agua, y favorecer el servicio ecosistémico de regulación. La ANLA en señaló adicional: "Es por esto que, los puentes y en general las Estructuras hidráulicas, deberán garantizar un óptimo funcionamiento y la normal, correcta y permanente conectividad de flujo, para lo cual se deberán realizar los estudios hidráulicos e hidrodinámicos necesarios, a partir de los cuales, se definan los parámetros de diseño de las estructuras a construir." Teniendo en cuenta lo anterior, el texto del apéndice técnico podría incluir lo señalado por la ANLA en la citada comunicación para establecer el alcance de las obras de conexión, es decir: Estructuras hidráulicas cuya longitud sumen 240m por calzada, las cuales garanticen un debido funcionamiento hidráulico y la normal, correcta y permanente conectividad del flujo.	Se informa al interesado que, no se acoge su recomendación, ya que las obras en la Conexión hídrica de los humedales y su ubicación deberá ser definida por el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III, de acuerdo a lo establecido en la Tabla 9 de la Sección II.4(c) del Apéndice Técnico 1, lo anterior, teniendo en cuenta que con la publicación de la Adenda 5 en el SECOP I y en la página web de la Entidad, se ajustó la Tabla 9 y se eliminó la Nota relacionada con las obras de conexión hídrica. En ese orden de ideas, sin perjuicio de la solución técnica que adopte el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III, se deberá cumplir con los determinantes que establezcla la Autoridad Ambiental para ese tipo de infraestructura.	Apendice Técnico 1	Técnica
1816	OHLA (Noviembre 5 2021)	Modificación del alcance en el espacio público y separador según Adenda 5. Espacio público en Autopista Norte y Carrera Séptima, concepto de "máximo" La adenda 5 cambió la redacción para el caso del espacio público de mínimo 9.30m a máximo 9.30m. (Caso Autopista Norte) Se estima conveniente se aclare este concepto de "máximo". ya que a primeras, de la literalidad de la redacción, se interpreta que a lo largo de todo el corredor de Autopista Norte y Carrera Séptima, el ancho del Espacio Público podrá ser menor a 9.30 m y 9.00m respectivamente. No obstante, resultan incongruentes con la redacción las secciones transversales típicas que se presentan en la figura 2 del Apéndice Técnico 1, ya que en ellas se señalan sendos anchos de espacio público de 9.30 m y 9.00m para los corredores de Autopista Norte y Carrera Séptima. Dada la significativa importancia que tiene el ancho de calzada en ambos corredores, el cual tiene una relación directamente proporcional con las obras de estabilización, movimiento de tierras, traslado y protección de redes, puentes, urbanismo, obras de drenaje, obras de paso de fauna, gestiones sociambientales y prediales; por ende en el valor total de las inversiones del CAPEX y subcuentas; solicitamos que la ANI fije valores mínimos y máximos de espacio público, ejemplo: Mínimo 6.00m y Máximo 9.00m, para que no se preste a malinterpretaciones y/o estimaciones equivocadas.	Se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, el alcance del proyecto fue modificado para lo que se sugiere la revisión del Apéndice Técnico 1, del cual se resalta la construcción del espacio público con ancho de 6.0 m.	Apendice Técnico 1	Técnica
1817	OHLA (Noviembre 5 2021)	Modificación del alcance en el espacio público y separador según Adenda 5. Ancho espacio público en los pasos de humedales y reserva TVDH La nota 1 de la tabla 9 del Apéndice Técnico 1 señala: *"Nota 1: En los pasos de los humedales, la sección del espacio público para ambas calzadas podrá ser <u>menor al especificado</u> para evitar la afectación de los cuerpos de agua."* A su vez, la nota 2 de esa misma tabla establece, para el caso del paso sobre la reserva TVDH: *"Nota 2: En la UF6, entre el K4+400 al K5+900, <u>se podrán disminuir los anchos del separador y del Espació Público especificado</u> , con el fin de evitar la afectación por la RFPTVDH."* Guardando relación y dando alcance a la primera inquietud, no es conveniente señalar que en estos sectores, el espacio público "podrá ser menor al especificado", cuando se establece que el Espacio Público	Se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, el alcance del proyecto fue modificado para lo que se sugiere la revisión del Apéndice Técnico 1, del cual se resalta la construcción del espacio público con ancho de 6.0 m.	Apendice Técnico 1	Técnica

1818	OHLA (Noviembre 5 2021)	Modificación del alcance en el espacio público y separador según Adenda 5. Paso sobre la reserva Tomas Van der Hammen La nota 2 de la tabla 9 del Apéndice Técnico 1 señala: *"Nota 2: En la UF6, entre el K4+400 al K5+900, se podrán disminuir los anchos del separador y del Espació Público especificado, con el fin de evitar la afectación por la RFPTVDH."* ¿Para el caso específico de la Reserva Tomas Van der Hammen, en aras de evitar la afectación se podría plantear llevar el espacio público y el separador a un mínimo, llegando hasta el caso de prescindir de estos elementos para no generar afectación en la reserva? Si es correcto nuestro entendimiento, para tener mayor claridad, solicitamos a la ANI, considere incluir una redacción para este caso específico donde se aclare que el Espacio Público y/o Separador se puede levar a condiciones mínimas por debajo de lo estipulado por Autoridades Distritales y Ambientales. Esto, para no tener inconvenientes en aprobaciones al momento de plantear secciones reducidas con el objetivo de evitar el trámite de sustracción de reserva. No obstante, vemos que es a pesar de la disminución en el espacio público y ancho del separador sobre el paso de la reserva TVDH seguirían afectándose áreas, ya que dicha reserva colinda con el borde Occidental de la calzada actual; por lo cual, se prevé realizar el trámite de sustracción, en una menor área del escenario inicial, pero habrá sustracción.	Se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, el alcance del proyecto fue modificado para lo que se sugiere la revisión del Apéndice Técnico 1, del cual se resalta la construcción del espacio público con ancho de 6.0 m.	Apendice Técnico 1	Técnica
1819	Castro Leiva Rendón Abogados (Noviembre 8 2021)	Se establece un "segundo intento" para lograr el primer incremento tarifario y que vence el 16 de enero de 2024. Entendemos, en todo caso, que la implementación de la solución técnica del Concesionario, en cuanto a la reducción de alcance se refiere, o, la terminación anticipada del Contrato, se da dentro de los 90 días calendario siguientes al 16 de enero de 2024 ¿es este entendimiento correcto?	Se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, las condiciones para el logro del primer incremento tarifario fueron ajustadas conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión Parte Especial, Sección 4.6, por lo que se sugiere la revisión del documento para la comprención del ajuste de la regulación al respecto.	Sección 4.6(e) de la Parte Especial	Técnica
1820	Castro Leiva Rendón Abogados (Noviembre 8 2021)	Vencido el segundo intento del primer incremento de tarifa, ¿se entiende que arranca automáticamente la Etapa de Reversión?	Se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, las condiciones para el logro del primer incremento tarifario fueron ajustadas conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión Parte Especial, Sección 4.6, por lo que se sugiere la revisión del documento para la comprención del ajuste de la regulación al respecto.	Sección 4.6(e) de la Parte Especial	Técnica
1822	Castro Leiva Rendón Abogados (Noviembre 8 2021)	En la Sección 4.2(d)(4) de la Parte Especial se indica que "Una vez sea entregada por el Concesionario la solución técnica, y que esta sea viable en sus aspectos financieros y económicos de que trata la Sección anterior, el Interventor y la ANI contarán con un plazo máximo de cuarenta y cinco (45) Días contados a partir del Día de la entrega de la misma para la revisión de dicha propuesta". Significa lo anterior que, si el Concesionario considera que no existe una solución técnica viable, ¿no tendría que presentar propuesta alguna? En tal caso, ¿se esperaría hasta enero de 2024 a que se lograra el primer incremento de tarifas?	Se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, las condiciones para el logro del primer incremento tarifario cambiaron, siendo ajustadas conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión Parte Especial, Sección 4.6, y eliminando la Sección 4.2 (d) por lo que se sugiere la revisión del documento para la comprensión del ajuste de la regulación al respecto.	Sección 4.2(d)(i)(4) de la Parte Especial	Técnica

1824	Castro Leiva Rendón Abogados (Noviembre 8 2021)	En la misma línea de la pregunta anterior, y en el evento que se logre el primer incremento tarifario, ¿qué ocurriría en el evento en que, luego de un tiempo de operar el primer incremento tarifario, la ANI decide modificar la estructura tarifaria eliminando el incremento, reduciendo su valor, otorgando tarifas diferenciales, o deja de cobrar Peajes por un tiempo? En este caso, debe establecerse que la ANI debe compensar al Concesionario por la reducción en el Recaudo de Peaje, y deben establecerse los mecanismos líquidos y oportunos para que ello sea así. En consecuencia, solicitamos que se establezca una regulación específica para este caso en la Parte Especial, de tal forma que exista claridad sobre los ingresos del Proyecto y la compensación del riesgo a favor del Concesionario.	En primer lugar, se informa al interesado que en la versión de la minuta de contrato Parte Especial que se publicó en Secop I y en la página web de la entidad a través de la Adenda No. 6, se precisa en la Sección 4.6(c) que *"en el evento que, por causas no imputables al Concesionario, no sea posible realizar el primer incremento de la estructura tarifaria de que trata la primera fila de la tabla contenida en la Sección 5.2(a)(ii) el 16 de enero de 2023, se entenderá materializado el Riesgo de Menor Recaudo de conformidad con la Sección 3.3(i) de la Parte General"* , y por lo tanto, sin perjuicio de la posibilidad de lograr dicho incremento de manera gradual en otros años según lo indicado en la Sección 4.6(e), ahora es aplicable el mecanismo de compensacion de riesgos de menor recaudo a cargo de la ANI para este evento. Ahora bien, de presentarse la situación hipotética que señala el observante, se podría estar activando la condición contractual descrita en la Sección 3.3(i) de la Parte General del Contrato (que se estableció como sigue: *"Si el Ministerio de Transporte o la entidad que resulte competente para fijar las tarifas de Peaje decide i) modificar dichas tarifas, ii) crear exenciones o tarifas especiales para ciertos usuarios, o iii) de cualquier otra forma afectar la estructura tarifaria o condición que se desprenda de la Resolución de Peaje vigente a la fecha de celebración del Contrato o se haga imposible la aplicación del incremento de tarifas previsto en la Resolución de Peaje, se aplicarán las siguientes reglas:..."*) y por lo tanto activando el riesgo de menor recaudo asignado a la ANI contemplado en la Sección 13.3(i) de la Parte General del Contrato, teniendo en cuenta que este incremento ya está previsto en la Resolución Tarifaria vigente. Por lo anterior, se concluye que ya existe la regulación específica señalada por el observante para el evento descrito.	Sección 4.2 de la Parte Especial	Financiera – Riesgos
1827	Castro Leiva Rendón Abogados (Noviembre 8 2021)	En esta Sección, para las Unidades Funcionales 1 y 3, se establecen unos "plazos estimados" de 18 y 42 meses, respectivamente. En cualquier caso, se deja la anotación que el plazo máximo para el inicio de la operación de estas Unidades Funcionales no puede superar, respectivamente, el inicio de la operación de las Unidades Funcionales 2 y 4. Teniendo en cuenta lo anterior, y conociendo la ANI que los plazos estimados de las Unidades Funcionales 1 y 3 son insuficientes para el desarrollo de las Intervenciones, solicitamos que se establezcan plazos reales para éstas, iguales, por lo menos, a los señalados para las Unidades Funcionales 2 y 4.	Se informa al interesado que, mediante Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, en la Sección 6.2 del Contrato Parte Especial se realizaron ajustes en los plazos de ejecución de las Unidades Funcionales así: la UF1, cambia de 18 a 30 meses igualando el plazo de la UF2, la UF3 cambia de 42 a 58 meses igualando el plazo de la UF4 y, la UF6 cambia de 60 a 66 meses. Por lo anterior se considera que se acoge la recomendación del interesado.	Sección 6.2 de la Parte Especial	Técnica
1828	Castro Leiva Rendón Abogados (Noviembre 8 2021)	En la Sección 4.2(d)(i) de la Parte Especial se regula que el Concesionario tiene un plazo de 90 días para presentar una alternativa que analice la disminución del alcance y tenga en cuenta los mínimos establecidos en el Apéndice Técnico 1. Sobre el particular, consideramos que quien debe establecer esa alternativa técnica, en el caso de no lograrse el primer incremento de tarifas, debe ser la propia ANI, y no trasladar esa responsabilidad en la estructuración al Concesionario. En consecuencia, debe ser la ANI, desde ahora, y no durante el desarrollo del Contrato, quien debe establecer cuál va a ser el alcance del proyecto en el evento de no lograrse el primer incremento de tarifa. Debe tenerse en cuenta que la ANI cuenta, en este momento, con todas las herramientas técnicas, legales, financieras, presupuestales y operativas para determinar el nuevo alcance de no lograrse el primer incremento de tarifas o establecer, definitivamente, que dicho alcance reducido no es viable, por lo que solicitamos que el alcance, de no lograrse el primer incremento de tarifas, sea definido expresamente por parte de la ANI.	Se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, las condiciones para el logro del primer incremento tarifario cambiaron, siendo ajustadas conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión Parte Especial, Sección 4.6, y eliminando la Sección 4.2 (d) por lo que se sugiere la revisión del documento para la comprención del ajuste de la regulación al respecto.	Sección 4.2(d)(i) de la Parte Especial	Técnica
1829	Castro Leiva Rendón Abogados (Noviembre 8 2021)	El plazo para presentar una alternativa, en el caso de no lograr el primer incremento de tarifas, es sustancialmente reducido, por lo que solicitamos su ampliación a, al menos, 150 días.	Se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, las condiciones para el logro del primer incremento tarifario cambiaron, siendo ajustadas conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión Parte Especial, Sección 4.6, y eliminando la Sección 4.2 (d) por lo que se sugiere la revisión del documento para la comprención del ajuste de la regulación al respecto.	Sección 4.2(d)(i) de la Parte Especial	Técnica
1832	Castro Leiva Rendón Abogados (Noviembre 8 2021)	La Parte General del Contrato establece que el riesgo de evasión está a cargo del Concesionario, a pesar de que éste no tiene control alguno sobre el Recaudo de Peaje. En este sentido, la Sección 1.158 de la Parte Especial establece: "El recaudo de peaje de las Estaciones de Peaje existentes del Proyecto será una obligación que deberá cumplir el Concesionario Recaudador en los términos y condiciones dispuestos en el Contrato No. 001 de 2017. Adicionalmente, debido a que el recaudo de peaje en las Estaciones de Peaje existentes será adelantado por el Concesionario Recaudador, entiéndase eliminadas de la Parte General cualquier referencia a la obligación del Concesionario de adelantar dicho recaudo". En consecuencia, el riesgo de evasión debe asignarse y valorarse correctamente a cargo de la ANI, y no del Concesionario, quien no tiene el control del recaudo de peaje y, por ende, no es quien está en mejor posición para asumir el riesgo de evasión. La ANI no puede afirmar que el riesgo de evasión es del Concesionario Recaudador cuando, frente a éste, el Concesionario no tiene ninguna relación contractual, por lo que, frente al contrato de Accesos Norte II, quien debe asumir el riesgo de evasión es la ANI. Solicitamos que se nos confirme que este entendimiento es correcto y, en consecuencia, se hagan los ajustes correspondientes en la Parte Especial.	Es preciso aclarar al interesado que el Contrato de Accesos Norte I cuenta con su respectiva interventoría y en el caso de menores valores consignados no justificados por el Concesionario Recaudador, éste deberá responder por los valores respectivos a la ANI, y la ANI a su vez, cuando se retornen dichos valores, al Concesionario de Accesos Norte II y por esta razón efectivamente no es posible reconocer esta situación como un riesgo (de ninguna de las partes) en el contrato Accesos Norte Fase II sino que corresponde a un riesgo asignado al Concesionario en el Contrato No. 001 de 2017. En caso de presentarse este evento, será la interventoría del contrato de concesión 001 de 2017 y el equipo de supervisión de la ANI quien, luego de percibir la situación dentro de sus controles de aforos vehiculares, requerirá al concesionario para que fondee el valor del Recaudo de Peaje que corresponde a la Evasión, según se establece en la sección 3.15(h)(ii)(2) de la parte general de ese contrato, con el fin de que el Concesionario del proyecto Accesos Norte Fase II no tenga afectaciones sobre su recaudo por motivos de evasión. Por lo anterior, se tiene que no es correcto su entendimiento.	Sección 1.70 de la Parte General Sección 3.14(h)(iv)(2)i. de la Parte General Sección 13.2(a)(xix) de la Parte General	Financiera – Riesgos
1833	Castro Leiva Rendón Abogados (Noviembre 8 2021)	Teniendo en cuenta que, a este momento, no existe claridad sobre los resultados de las reuniones individuales y públicas realizadas por la ANI, y no se ha dado respuesta a todas las preguntas realizadas por los interesados, sobre todo en temas supremamente críticos para la ejecución del Proyecto, como son el incremento de peajes, el alcance del proyecto, los aspectos ambientales para su desarrollo, la red de Tibitoc, etc., es menester ampliar el plazo de cierre de la licitación al máximo posible, de acuerdo con lo establecido en el numeral 5° del artículo 30 de la Ley 80 de 1993 y, adicionalmente, considerar la suspensión o ampliación de la suspensión actual, a efectos de que los interesados tengan el tiempo y la oportunidad para estructurar y poder presentar sus propuestas. En este sentido, solicitamos que la Fecha de Cierre, bien por la ampliación de los plazos o bien por una suspensión, se extienda, al menos, hasta finales del próximo mes de enero de 2022, siempre y cuando, claro está, la ANI cumpla con los plazos que tiene actualmente para contestar a todas las preguntas y observaciones realizadas por los interesados. Es de tener en cuenta, por parte de la ANI, que en este momento los interesados no tienen claridad sobre el alcance de las obligaciones a cargo del futuro Concesionario, ni sobre los ingresos del Proyecto, y no lo van a tener hasta tanto la ANI defina claramente cuáles son las modificaciones o ajustes que se realizarán sobre los documentos precontractuales, por lo que no tendría sentido que los plazos que corren actualmente se imputen a los interesados cuando la responsabilidad en la definición del alcance se encuentran en cabeza de la ANI. En consecuencia, los plazos en que se ha visto ampliado el Cronograma, bien por Adenda o por Suspensión del proceso de selección, deben recomponerse íntegramente a favor de los interesados en presentar oferta a la ANI.	Se informa al interesado que la entidad modificó el cronograma de la Licitación Pública por el plazo máximo legal permitido a través de la Adenda N°4 la cual se encuentra publicada en el SECOP I. Así mismo, se informa que la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2021 fue suspendida desde el día 20 de octubre de 2021, hasta el 02 de diciembre de 2021, y a través de la Resolución No. 20217030019655 del 02 de diciembre de 2021 se reanudó la licitación pública y en su artículo segundo se estableció el cronograma actual del proceso.	Sección 2.3 del Pliego de Condiciones	Jurídica – Estructuración

1834	Castro Leiva Rendón Abogados (Noviembre 8 2021)	En este aparte se establece lo siguiente: "Dentro de la etapa de estructuración se evidenció la inconveniencia para el proyecto de adelantar intervenciones que requieran de la sustracción de la Reserva Thomas Van der Hammen para los fines de las actividades de construcción de las UF's de la Carrera Séptima, por lo que cualquier trámite que pretenda adelantar el Concesionario en ese sentido será asumido a su cuenta y riesgo y no será reconocido como una Fuerza Mayor". Consideramos que esta Consideración Específica debe eliminarse, teniendo en cuenta que: (i) la ANI debe asumir su obligación de Planeación del Proyecto, por lo que, si consideró inconveniente adelantar Intervenciones que requieran la sustracción de la Reserva Thomas Van der Hammen, debe garantizar que dicha sustracción no se requerirá en desarrollo del Proyecto; (ii) esta obligación de garantía no debe repercutir, afectar, ni muchos menos trasladarse al Concesionario; (iii) en consecuencia, y si por temas técnicos o ambientales, el Concesionario establece que es necesaria la sustracción de la Reserva Thomas Van der Hammen, la solución no es trasladar la responsabilidad al Concesionario, sino establecer que este es un caso típico de Fuerza Mayor en virtud del cual las Partes deben establecer los mecanismos, bien para no afectar la reserva, o para proceder a modificar la Licencia Ambiental. De otro lado, entendemos que, de ser necesaria la sustracción de la Reserva Thomas Van der Hammen, es responsabilidad de la ANI compensar y asumir todos los costos, gastos y riesgos derivados de los mayores costos de ejecución del Proyecto ¿es este entendimiento correcto?	El entendimiento del interesado no es correcto, dado que la sola necesidad de la sustracción no dará lugar al reconocimiento al que hace referencia, de otra parte, se le informa que, mediante la Adenda No 6 publicada en SECOP I y en la página web de la entidad el apéndice ambiental fue ajustado y quedó previsto en el Capítulo IX, literal g, que "En caso que la Autoridad Ambiental Regional no avale las actividades de intervención en la RFTVH, se deberán atender las disposiciones consignadas en la Nota 2 de la Table 9 del Apéndice Técnico 1".	Capítulo IX(g) del Apéndice Técnico 6	Técnica – Ambiental
1835	CASTRO LEYVA (NOVIEMBRE 11 2021)	La Sección 3.8(a) de la tabla de referencias de la Parte Especial, refiriéndose al plazo para el Cierre Financiero, señala que el mismo debe hacerse 90 días siguientes "… a la fecha máxima establecida en la Sección 4.6(d) de esta Parte Especial". Entendemos que este plazo de 90 días para lograr el Cierre Financiero se cuenta a partir del 16 de abril de 2024 ¿es este entendimiento correcto?	Se informa al interesado que la Sección 3.8(a) de la tabla de referencias a la Parte General fue modificada en la minuta de contrato Parte Especial publicada con la Adenda No. 6 en Secop I y en la página web de la Entidad, eliminando la condición descrita por el interesado. En este sentido, debe considerarse la nueva redacción que quedó así: *"El plazo para que el Concesionario presente la totalidad de la documentación para acreditar el Cierre Financiero es de quinientos cuarenta (540) Días contados desde la Fecha de Inicio."*	Sección 3.8(a) de la Tabla de Referencia de la Parte Especial	Financiera
1836	FERROVIAL CONSTRUCCIÓN S.A.SUCURSAL COLOMBIA (NOVIEMBRE 23 2021)	En el apéndice técnico 1 se modifica el alcance del ancho del espacio público pasando de un valor "mínimo" de 9.3 m para la autopista y 9.0 m para la Carrera Séptima a valores "máximos" de 9.3 m y 9.0 m respectivamente. Estas reducciones se mencionan expresamente para la zona de los humedales (nota-8) y para la zona de la reserva de Van der Hammen (nota -7). Se solicita aclarar si dicha reducción solo se indica para la zona de los humedales y reserva de Van der Hammen o afecta a toda la longitud del proyecto en ambos tramos. En caso de afectar a toda la longitud del proyecto en ambos tramos, agradecemos indicar el criterio que deberá adoptar el posible oferente para realizar el diseño, toda vez que el límite superior establecido por la entidad es muy amplio para que puedan realizar estimaciones que deberían estar motivadas por algún parámetro.	Se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, el alcance del proyecto fue modificado para lo que se sugiere la revisión del Apéndice Técnico 1, del cual se resalta la construcción del espacio público con ancho de 6.0 m.	APÉNDICE TÉCNICO 1	Técnica
1837	FERROVIAL CONSTRUCCIÓN S.A.SUCURSAL COLOMBIA (NOVIEMBRE 23 2021)	Para el ancho del espacio público solo se menciona la dimensión de 3 m para la cicloruta. Además, se ha pasado de ancho mínimo a ancho máximo el Espacio Público, sin indicarse cual sería el valor mínimo exigido. Se solicita a la Entidad facilite las dimensiones mínimas requeridas para el resto de los elementos (franja de amoblamiento, zona verde y franja de circulación peatonal) con objeto de obtener ofertas homogéneas	Se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, el alcance del proyecto fue modificado para lo que se sugiere la revisión del Apéndice Técnico 1, del cual se resalta la construcción del espacio público con ancho de 6.0 m con anchos de 3.0 metros para la ciclorruta y franja de circulación.	APÉNDICE TÉCNICO 1	Técnica

1838	FERROVIAL CONSTRUCCIÓN S.A.SUCURSAL COLOMBIA (NOVIEMBRE 23 2021)	En la tabla-9 se indica la Construcción de obras hidráulicas para la conexión de los humedales eliminando del alcance la construcción de 6 puentes con una luz libre total de 240 metros. Se solicita a la Entidad indique si existe algún requerimiento mínimo para dichas obras hidráulicas respecto a gálibos o geometría o estudios futuros de la zona, así como el nivel mínimo de la lámina de agua a considerar en la zona de los humedales	Se informa al interesado que, las obras en la Conexión hídrica de los humedales y su ubicación deberá ser definida por el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III, de acuerdo a lo establecido en la Tabla 9 de la Sección II.4(c) del Apéndice Técnico 1, lo anterior, teniendo en cuenta que con la publicación de la Adenda No 5 en el SECOP I y en la página web de la Entidad, se ajustó la Tabla 9 y se eliminó la Nota relacionada con las obras de conexión hídrica. En ese orden de ideas, sin perjuicio de la solución técnica que adopte el futuro Concesionario en los Estudios y Diseños Fase III, deberá cumplir con los determinantes que establezcla la Autoridad Ambiental para ese tipo de infraestructura. Adicionalmente, se aclara que la información contenida en el CUARTO DE DATOS se incluye a título meramente informativo de acuerdo con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones.	APÉNDICE TÉCNICO 1	Técnica
1839	FERROVIAL CONSTRUCCIÓN S.A.SUCURSAL COLOMBIA (NOVIEMBRE 23 2021)	En la tabla -8 del Apéndice Técnico 1, para la Carrera Séptima se modifica la velocidad de diseño de 60 km/h a 40-60 km/h. Sin embargo, en la tabla para definir las condiciones geométricas de la calzada caso de aplicarse la sección 4.2(c) del Contrato Espacial se indica velocidad 60 km/h. Se solicita a la Entidad confirme si en este caso se aplica también la reducción de velocidad de velocidad de diseño mínima a 40 - 60 km/h.	Se informa al interesado que, mediante la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, en el Apéndice Técnico I, numeral II.4 (d), para la UF6 – Carrera Séptima, se estableció una velocidad de Diseño (km/h) de "Mínimo 40 y Máximo 60", lo anterior teniendo en cuenta las restricciones que se puedan presentar en el diseño por las Reservas forestales de los Cerros Orientales y la Thomas Van der Hammen, los Bienes de Interés Cultural – BIC, la solución técnica del proyecto, entre otras.	APÉNDICE TÉCNICO 1	Técnica
1840	FERROVIAL CONSTRUCCIÓN S.A.SUCURSAL COLOMBIA (NOVIEMBRE 23 2021)	En el Contrato parte general Capítulo VI apartado 6.1 subapartado (b) se amplía el plazo de 210 a 270 días para los estudios de detalle de las Unidades funcionales cuya ejecución deba comenzar al inicio de la fase de Construcción. Adicionalmente se ha añadido en el apartado II.4 (d) del apéndice Técnico 1: "Los Estudios Técnicos que presente el Concesionario deberán contemplar la solución técnica y financiera que permita concretar el Alcance de acuerdo con la Sección 4.2(d) de la Parte Especial, por lo cual, los diseños de las calzadas para tráfico mixto, infraestructura de Transmilenio, espacio público, el Intercambiador El Polo y los puentes peatonales se deberán realizar de manera independiente y/o modular, para que permitan fácilmente definir el alcance de la propuesta formulada por el Concesionario". "Será obligación del Concesionario entregar a la ANI los Estudios de Trazado y Diseño geométrico y los estudios de Detalle de las Unidades funcionales 1, 2 , 3 , 4, 5 , 6 y7, con sus respectivos soportes y no objetados por la Interventoría aún en el caso de que no sea posible realizar ninguno de los incrementos de tarifa previstos en la Sección 5.2 (a)(ii)del Contrato Parte Especial". Teniendo en cuenta que los Estudios y Diseños no se podrán realizar independientemente ni por módulos, debido a que el hecho de quitar alcance supone tener que incluir otros en el alcance que quedaría. Además, teniendo en cuenta los plazos de aprobaciones de los Estudios de Trazado y Diseo Geométrico, y el posterior desarrollo de los Estudios y Diseños definitivos, una vez se hayan aprobado los Estudios	Se informa al interesado que no se acepta su solicitud, dado que el plazo de 270 días es suficiente para la entrega de los estudios de detalle de las Unidades Funcionales, de otro lado, se informa que mediante Adenda No 6 publicada en SECOP I y en la página web de la Entidad, el alcance del proyecto fue modificado para lo que se sugiere la revisión integral del Apéndice Técnico 1 y el Contrato Parte Especial, del cual se resalta la eliminación de la Sección 4.2(d).	CONTRATO PARTE GENERAL	Técnica
1841	FERROVIAL CONSTRUCCIÓN S.A.SUCURSAL COLOMBIA (NOVIEMBRE 23 2021)	El plazo de la Unidad Funcional 6 es insuficiente. Lo anterior, sustentado en los condicionantes para poder iniciar la gestión predial y traslado de redes, de acuerdo a lo indicado en el literal C) del numeral 4.2 del contrato parte especial, se deberán iniciar cuando se pueda hacer el incremento en la segunda fecha de la tarifa de peaje (mes 51) y se pueda realizar la adquisición predial por parte del distrito. En el apartado 4.6 f) de la Parte Especial del Contrato se indica: "En el evento que, por causas no imputables al Concesionario, no sea posible realizar el segundo incremento establecido en la segunda fila de la tabla contenida en la Sección 5.2(a)(ii), establecido para el -16 enero de 2026-, dentro de los noventa (90) días siguientes a la fecha estimada para el mismo, las Partes entienden y declaran que se modificará el Alcance del Contrato, en los términos dispuestos en la Sección 4.2(c) de esta Parte Especial y que no procederá ninguna compensación o pago a favor del Concesionario por parte de la ANI." En el apartado 4.6 g) también de la Parte Especial del Contrato que indica: "Las Partes entienden que no se podrán iniciar las obras, gestiones prediales y de redes, asociadas a la construcción de la segunda calzada de la carrera séptima, hasta que no se realice el segundo incremento tarifario y se cuente con la disponibilidad del 100% de los Predios Distrito previstos en esta Parte Especial." Teniendo en cuenta estos apartados, donde se indica que hasta 90 días después del 16 de Enero de 2026, no se podrían comenzar las obras, gestiones prediales y de redes de la construcción de la segunda calzada de la carrera séptima, e independientemente del plazo oficial de la UF y de la fecha de inicio de construcción, la realidad es que dejaría únicamente un plazo de 25 meses para realizar la gestión predial y redes (necesarios 18 meses de preconstrucción como el resto de UFs a partir de cuando nos dejan realizar dichas gestiones) y la construcción de las obras correspondientes a la Construcción de la 2ª Calzada (7 meses). Por lo anteriormente expuesto, se solicita a la entidad: 1º) Que se asocie el inicio del plazo de la UF6 a la fecha de consecución del 2º incremento tarifario 2º) O que se ajuste el plazo de la misma a las necesidades del proyecto: alrededor de 8 meses de incremento de plazo, es decir, 66 meses desde fecha inicio de contrato; es decir, 34 meses desde el 16 de Enero de 2026 + 90 días (34 meses = 12 meses para gestion predial y redes + 22 meses para Construcción 2ª Calzada). Estos 22 meses que se solicitan para poder construir la 2ª Calzada de la Carrera 7ª es incluso menor a otras UFs para su fase de construcción, por lo que entendemos debería ser atendida nuestra solicitud.	Se da respuesta al interesado en los siguientes términos: 1. No se acepta su solicitud de asociar el inicio del plazo de la UF6 al segundo incremento tarifario; conforme a los establecido en el Contrato de Concesión Parte Especial, sección 6.2, los plazos deberán contarse a partir de la fecha de suscripción del Acta de Inicio de Construcción del Proyecto. 2. Mediante Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, en la Sección 6.2 del Contrato Parte Especial se realizaron ajustes en los plazos de ejecución de las Unidades Funcionales, el plazo de la UF6 cambia de 60 a 66 meses.	CONTRATO PARTE ESPECIAL	Técnica

1842	FERROVIAL CONSTRUCCIÓN S.A.SUCURSAL COLOMBIA (NOVIEMBRE 23 2021)	AJUSTE DE PRECIOS: Se debe proponer una fórmula para mitigar el impacto dentro del coste del proyecto el acelerado crecimiento del precio de los insumos relevantes entre otros (Acero, Cemento, Concreto…). Es necesario realizarlo en este momento, dado que en la fecha en la que se terminó de estructurar el proyecto- 2019, no se tenía vislumbrada la llegada de una pandemia, ni los efectos que la misma dejaría en el sector de la construcción, lo que quiere decir que este impacto no fue considerado por la Entidad, en el momento del cierre de la estructuración, por lo que es necesario en este momento establecer un mecanismo para reestablecer el equilibrio económico.	Se informa al interesado que se realizó un análisis sobre el incremento en los precios del acero para construcción debido a los efectos de la pandemia, razón por la cual, mediante Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la Entidad se ajustaron los valores del CAPEX asociados a este insumo.		Técnica
1844	FERROVIAL CONSTRUCCIÓN S.A.SUCURSAL COLOMBIA (NOVIEMBRE 23 2021)	2.PLAZOS DE LAS UNIDADES FUNCIONALES 2.1.Plazos Unidades Funcionales 1 y 3. De acuerdo a la nota incorporada en Adenda para la Unidad Funcional 1: "…este plazo no podrá superar el plazo de la UF 2 (30 meses)…" , y para la Unidad Funcional 2: "…este plazo no podrá superar el plazo de la UF 4 (58 meses)…" Agradecemos confirmar que si se consumen 30 meses de plazo para la unidad funcional 1 y 58 meses de plazo para la unidad funcional 2, esta situación no acarreará multas, sanciones o penalidades. 2.2.Plazo Unidad Funcional 6: El plazo de la Unidad Funcional 6, es insuficiente. Lo anterior, sustentado en los condicionantes para poder iniciar la gestión predial y traslado de redes, de acuerdo a lo indicado en el literal G del numeral 4.2 del contrato parte especial, se deberán iniciar cuando se pueda hacer el incremento en la segunda fecha de la tarifa de peaje y se pueda realizar la adquisición predial por parte del distrito.	Se informa al interesado que, mediante Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en la página web de la entidad, en la Sección 6.2 del Contrato Parte Especial se realizaron ajustes en los plazos de ejecución de las Unidades Funcionales así: la UF1, cambia de 18 a 30 meses, la UF3 cambia de 42 a 58 meses y la UF6 cambia de 60 a 66 meses.		Técnica
1846	FERROVIAL CONSTRUCCIÓN S.A.SUCURSAL COLOMBIA (NOVIEMBRE 23 2021)	Teniendo en cuenta la documentación del cuarto de datos con respecto a los estudios correspondientes al Plan de Manejo de Tráfico, y teniendo en cuenta las obligaciones contenidas en el Apéndice Técnico 1 en cuanto a mantener 3 carriles por sentido en la Autopista Norte, se solicita a la ANI publique su consideración de Plan de Manejo de Tráfico que defina claramente los desvíos provisionales que cumplan con este requisito de mantener 3 carriles por calzada, teniendo en cuenta además, las diferentes cotas de rasante de las calzadas existentes con respecto a la de nueva ejecución, pues entendemos que con lo publicado en el cuarto de datos no sería válido para cumplir con los requisitos y exigencias del proyecto.	Se informa al interesado que, la entidad no tiene consideraciones adicionales o particulares a las establecidas en el Apéndice Técnico 1, y al documento compartido desde el inicio del proceso de licitación en el Cuarto de Datos, Carpeta Bogota, Carpeta N, Carpeta N2 y archivo N5. Se aclara que será responsabilidad del futuro Concesionario plantear el PMT de acuerdo con el Plan de Obras establecido en el Apéndice Técnico 9 y los requisitos establecidos en los documentos del contrato.		Técnica
1849	SACYR (01/12/2021)	Como empresa interesada en el proceso hemos identificado la necesidad de realizar una campaña geotécnica adicional a lo largo del trazado de la Autopista Norte para corroborar la información de los estudios referenciales y contar con información confiable para la elaboración de la oferta. Por lo anterior solicitamos se nos indique si es posible realizar estas inspecciones en el corredor en la presente etapa de licitación y dado el caso, nos informe cuál debe ser el trámite para la solicitud de permisos respectivos para poder realizar las intervenciones previstas. Las inspecciones se realizarían sin obstaculizar los carriles de circulación, señalizando las zonas según Manual de Señalización Vial de 2015 y con el compromiso de dejar la zona limpias y libre de cualquier materia. Tener en cuenta que según sección 1.8 del Pliego de condiciones: será responsabilidad de los oferentes visitar e inspeccionar los sitios en los cuales se desarrollará el proyecto. Los interesados han de realizar todas las evaluaciones y estimaciones que sean necesarias para presentar su oferta sobre la base de un examen cuidadoso de sus características, incluyendo los estudios, diseños, evaluaciones y verificaciones que consideren necesarios para formular la oferta en base en su propia información. Por lo que es fundamental la realización de las inspecciones referidas.	Se informa al interesado que, es posible inspeccionar los sitios donde se desarrollará el proyecto teniendo en cuenta que es responsabilidad de los interesados para realizar los analisis que crea conveniente, en los corredores de la Autopista Norte, La cerrera Séptima y la Perimetral de Sopó. En el caso especifico de los corredores en Bogotá deberá solicitar los permisos del caso a las entidades del Distrito, como es el caso de la Secretaría Distrital de Movilidad con copia a la ANI y al IDU. Adicionalmente para el caso específico de investigaciones geotécnicas de la Autopista Norte en el separador central se debe tener apoyo de la Empresa de Acueducto de Bogotá EAAB para proteger la integridad de la Tubería de Tibitoc.	Inspecciones	Técnica
1851	ENRIQUE MARURI (07/12/2021)	Quisiera saber cuál es el estado del proyecto acceso norte a Bogotá, Fase 2.	En atención a la solicitud del interesado y teniendo en cuenta lo amplio de su pregunta, se da respuesta de la siguiente manera: – A la fecha el proyecto Accesos Norte Fase II fue estructurado y cuenta con estudios y diseños Fase II, en virtud de lo cual, la ANI aperturó el proceso de selección por Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2021, de lo cual se confirma que el proyecto se encuetra en etapa de respuestas a observaciones presentadas al Pliego Definitivo de Condiciones y el Cierre del mismo se encuentra establecido en el Cronograma del proceso de selección contenido en la Resolución No. 20217030019655 del 2 de diciembre de 2021, publicada en Secop I y en página web Ani, así cono la totalidad de la información y documentación que lo soporta. - La totalidad de la información técnica soporte del proyecto Accesos Norte Fase II y que hizo parte de la estructuración se encuentra dispuesta en el Cuarto de Datos, la cual, se incluye a título meramente informativo de acuerdo con las condiciones de la Sección 1.7 del Pliego de Condiciones.		Técnica – Financiera– Jurídica
1853	PAVIMENTOS COLOMBIA SAS (09/12/2021)	Dado que la información en el RUAPP es confidencial y lo que se publica tiene poca información para terceros, solicitamos la ANI informe cuales son los proyectos para efectos de la elusión "(ii) aquellos proyectos incorporados dentro del estudio tráfico del presente Proyecto, siempre que al momento de la apertura del Proceso de Selección del Proyecto, su factibilidad haya sido aprobada y se encuentre en curso el proceso de contratación o se haya contratado la estructuración pública por parte de la entidad estatal competente".	Se informa al interesado que, en el Estudio de Tránsito y Transporte del año 2020 en los numerales 8.2.8 "Sensibilidad al cambio modal" y 8.3 "Escenarios de Proyección" se identifican los proyectos tenidos en cuenta por el consultor de tránsito con respecto a proyectos existentes y nuevos, para los Escenarios de proyección Pesimista, Normal y Optimista.	Parte Especial, Definición 1.57	Técnica

1854	PAVIMENTOS COLOMBIA SAS (09/12/2021)	Solicitamos se precise porqué en la definición de Subcuenta Ingreso Peaje Neto, se eliminó el término "proveniente de la Subcuenta Central Recaudo", cuando en la definición de esta subcuenta se dice: "Con los recursos de la Subcuenta Central Recaudo se fondeará n mensualmente las Subcuenta Ingreso Peaje Netos de conformidad con los siguientes montos y plazos ..."	Se informa al interesado que en la versión de minuta de contrato parte especial de la Adenda No. 6 publicada en Secop I y en la página web de la entidad, precisamente se realizó este ajuste de redacción en la Sección indicada considerando que la definición de Ingreso de Peaje Neto (contenida en la Sección 3.7) y la referencia a las Secciones 5.6(h)(ii)(1) y 5.6(h)(ii)(2), correspondientes a la Subcuenta Central Recaudo, ya dejan claro la procedencia y el flujo de los recursos que fondean la Subcuenta Ingreso Peaje Neto y por lo tanto se consideró redundante repetirlo.	Parte Especial, Definición 1.187	Financiera
1855	PAVIMENTOS COLOMBIA SAS (09/12/2021)	Solicitamos se precise que además de que" las Partes entienden que no se podrán iniciar las obras, gestiones prediales y de redes, asociadas a la construcción de la segunda calzada de la carrera séptima, hasta que se obtenga la disponibilidad del 100% de los Predios Distrito previstos en la Sección 4.5(b)(ii)(4.5(b)(i) de esta Parte Especial". Se precise que el concesionario no tendrá la obligación tampoco de: 1. Adelantar estudios y diseños de esta infraestructura; 2) Tramitar permisos y licencias ambientales de cualquier índole, lo que incluye consultas previas.	Se aclara que, de acuerdo con la Adenda No 6 publicada en el SECOP I y en página web Ani, se ajustó el Contrato Parte Especial, Sección 4.2(b)(vi) (anterior Sección 4.6(g)) - especificando que no se podrán iniciar las obras, gestiones prediales y de redes, asociadas a la construcción de la segunda calzada de la carrera séptima, Por lo anterior los interesados deben considerar para la presentación de su oferta que el futuro concesionario deberá adelantar todos los Estudios y Diseños, las Gestiones Ambientales, la Gestión Social, y demás que se requiera. Ahora bien en caso que se presente el evento de reducción del alcance de todas formas los diseños podrán ser empleados solamente que se ejecutaría el mejoramiento de la calzada existente.	Parte Especial, 4.2 (b) (vi)	Técnica
1856	PAVIMENTOS COLOMBIA SAS (09/12/2021)	Solicitamos se precise que para el caso de la segunda calzada de la carreera 7ma en caso que no se obtengan los predios "Será obligación del Concesionario adelantar todas las actividades establecidas en el Contrato para el cumplimiento de las demás Intervenciones pactadas en la Unidad Funcional 6 de conformidad con la Sección II.4(d) del Apéndice Técnico 1, salvo por la obligación de adquirir los Predios asociados a la construcción de la segunda calzada de la carrera séptima y la construcción de dicha infraestructura" y por tanto, tampoco procede la ejecución de obras de redes de ninguna índole en dicha calzada.	En primer lugar, se informa al interesado que conforme a lo establecido en la Adenda 6 publicada en el SECOP I y en la página de la Entidad, el alcance del proyecto fue modificado para lo que se sugiere la revisión del Apéndice Técnico 1, del cual se resalta el ajuste a la Sección II.4(d) – Intervención Prevista "Mejoramiento de la calzada existente a 2 carriles mixtos de 3.25/3.50 m de ancho más espacio público de 6 m de ancho en el costado oriental de la vía". Así las cosas, en caso de no construirse la segunda calzada, es claro que se deben cumplir las especificaciones técnicas del mejoramiento para la velocidad de diseño de 40/60 Km/h y que los predios Distrito corresponden únicamente a predios necesarios para la ejecución de las obras para la construcción de la segunda calzada (Calzada Occidental) sobre los que el Concesionario no debe realizar gestiones de tipo predial. Adicionalmente, se aclara que adicional a los Predios Distrito, se encuentran identificados predios que deben ser gestionados por el Concesionario del proyecto para realizar el mejoramiento de la calzada existente, en dichos predios la responsabilidad de realizar la Gestión predial corresponde a este, quien deberá adquirir los necesarios para la ejecución de las obras de acuerdo con los estudios y diseños definitivos que se determinen para el correcto desarrollo del proyecto. En ese orden de ideas, se aclara que las gestiones de redes que lleve a cabo el Concesionario están asociadas al alcance del proyecto, en este caso de la calzada de mejoramiento, el cual se determina bajo la regulación establecida en el Contrato de Concesión.	Parte Especial, 4.2 (c) (ii)	Técnica
1859	PAVIMENTOS COLOMBIA SAS (09/12/2021)	Solicitamos se precisen las entidades que recibirán los predios, en particular porque la mayoría de ellos están bajo el Fideicomiso Lagos de Torca. Adicionalmente, solicitamos se incluya una obligación general del distrito o las entidades competentes, de recibir los predios en el estado en que se encuentran, de no negarse o incluir condiciones para su recibo, en los mismos términos en que el concesionario tampoco puede negarse a recibir la infraestructura, en el estado en que se encuentre. Adicionalmente, fijar un plazo máximo para el recibo de estos predios para poder valorar el mantenimiento de los mismos hasta su reversión.	Se da respuesta al interesado en los siguientes términos: - Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión Parte Especial, sección 4.5(c)(i), los predios deben ser entregados a Bogotá Distrito Capital, el IDU o la entidad distrital competente, la cual, será definida en virtud del convenio 006 de 2019 suscrito entre la Bogotá Distrito Capital, el IDU y la ANI para el desarrollo del proyecto Accesos Norte Fase II. - Otra de las regulaciones establecidas en el Contrato de Concesión Parte Especial, sección 4.5(c)(i)(2) determina que "El Concesionario, junto con el Interventor, realizará un recorrido por los Predios Distrito en el cual se dejará constancia en un acta de las condiciones materiales en que este se recibe", características que quedarán consignadas en el acta correspondiente. - Los plazos para el trámite de reversión se encuentran descritos en los literales asociados al Contrato de Concesión Parte Especial, sección 4.5(c).	Parte Especial, 4.5 (c) (1)	Técnica