

RESPUESTA A OBSERVACIONES

Geval

1. Con relación, al plazo contractual, se manifiesta que su observación no es de recibo. Para desarrollar el objeto contractual se considera que el plazo establecido para el proceso es claro y suficiente para dar cumplimiento al objeto
2. En vista de que el corredor que se planea diseñar es en su mayoría nuevo, el contratista debe establecer varias líneas de ceros y determinar su alineamiento más óptimo en cuanto a pendientes, cortes, llenos y demás condiciones técnicas, a su vez debe establecer cuáles son sus puntos críticos geotécnica y realizar sus respectivas exploraciones, y así determinar los ensayos y estudios necesarios. No se puede hablar de puntos críticos sin establecer el alineamiento horizontal y vertical del tramo.
3. Es claro que el alcance de la presente contratación tiene como finalidad los estudios y diseños del corredor vial (LA CEJA – LA PINTADA) el cual está enmarcado dentro de plan de desarrollo departamental. Dentro de este alcance se encuentra estudios topográficos, estructurales, geotécnicos, hidráulicos, y, a su vez realizar el comparativo público privado.

En cuanto al tema ambiental para el presente proceso contractual solo se contemplo el diagnóstico ambiental de alternativas que tiene como objeto suministrar la información para evaluar y comparar las diferentes opciones que presente el peticionario, bajo las cuales sea posible desarrollar un proyecto, obra o actividad. Las diferentes opciones deberán tener en cuenta el entorno geográfico, las características bióticas, abióticas y socioeconómicas, el análisis comparativo de los efectos y riesgos inherentes a la obra o actividad; así como las posibles soluciones y medidas de control y mitigación para cada una de las alternativas. Lo anterior con el fin de aportar los elementos requeridos para seleccionar la alternativa o alternativas que permitan optimizar y racionalizar el uso de recursos y evitar o minimizar los riesgos, efectos e impactos negativos que puedan generarse.

4. COMPONENTE DE TRAFICO

En este caso se trata de preparar un estudio de tráfico que cumpla con las condiciones necesarias para completar un Estudio del Proyecto. En esta etapa se utilizan datos primarios y secundarios, donde estén disponibles, para estimar el tráfico futuro de tal proyecto. Este estudio se realizará mediante investigaciones de campo y levantamiento de información primaria, buscando reducir la incertidumbre asociada al proyecto, profundizando estudios previos y ampliando la información de tráfico para completar los aspectos técnicos, financieros, económicos, ambientales, sociales y legales del proyecto.

- a. El análisis contemplará un periodo de 30 años.
- b. Se recopilará y actualizará información secundaria del área de influencia del Proyecto. Se debe determinar puntos de encuestas Origen Destino y aforos que serán usados en este proyecto.
- c. Se consolidarán los resultados de tráfico.
- d. Se preparará una proyección de la demanda del Caso Base considerando como año inicial el 2025, estimando entre otros:
 - Revisión de los modelos de crecimiento en función de las variables socioeconómicas más relevantes. (PIB nacional o regional, población, motorización, etc.). El modelo más apropiado se elegirá de acuerdo con su lógica y confiabilidad estadística.
 - Análisis de proyectos que compitan con IP en el futuro

- Preparación de proyecciones de tráfico para su uso en prefactibilidad y la preparación de los estudios de Ingeniería.

a. Realizar las siguientes sensibilidades al Escenario Base:

- Escenario Optimista con una perspectiva más agresiva del crecimiento económico y del impacto de proyectos competitivos

- Escenario Pesimista, similar al Escenario Base pero con supuestos diferentes con respecto a variables macroeconómicas seleccionadas y al impacto de proyectos competitivos.

a. Preparación de un Informe de Tráfico.

b. Refinamiento de estas proyecciones para el uso de la ingeniería del proyecto.

c. La segmentación de la demanda (matrices de viajes) incluirá las categorías de usuarios necesarias para obtener una buena asignación del tráfico.

d. Componente predial.

Respecto de su observación es efectivamente es lo entendido.

5. Respecto al volumen de “Túneles” se realizó un trazado preliminar del corredor vial obteniendo como resultado 3 túneles de aproximadamente 6, 3 y 2 kilómetros para un total de 11 kilómetros de túneles preliminares dentro del corredor.

6. Respecto al tema del Capital de trabajo desde la secretaria de Infraestructura considerando que el proceso se estructura con pliego tipo por parte de Renta, se considera que no es posible cambiar la formula del Capital del trabajo.

Observaciones Por parte de Rentan

1. En cuanto al tema presupuestal es importante resaltar que para determinar el valor de cada partida se tomo como base las anteriores consultorías realizadas por el Departamento para Estudios y Diseños y, también se tuvo en cuenta las concesiones y App's estructuradas por la secretaria de Infraestructura, cabe resaltar que, al ser un corredor nuevo en un 90%, se hizo una inspección ocular de la zona para determinar las partidas presupuestales tener en cuenta, dentro de estos recorridos se establecieron los diferentes parámetros a tener en cuenta desde el punto de vista social, ambiental y técnico.

Respecto al Componente de “Puentes, Pontones y Viaductos” se tiene un precio estimado de \$ 26.000 pesos por el m2 de diseño de puentes y viaductos en carretera, ahora bien, se tiene un estimado de 40.000 m2 de diseño de puentes y pontones a lo largo de todo el corredor proyectado.

Este valor fue obtenido del precio pagado en anteriores consultorías, además fue contrastado con el valor pagado en las concesiones a cargo del Departamento (Túnel de Oriente, Vía Láctea y Doble Calzada Oriente). Es por esta razón que nos encontramos una diferencia y en consecuencia se ajusta el valor del componente.

ESTUDIOS Y DISEÑOS CORREDOR VIAL LA CEJA - LA PINTADA			
No.	DESCRIPCIÓN	VALOR TOTAL	Nuevo
1	Topografía	\$ 583.332.000	\$ 583.332.000
2	Geometría	\$ 186.085.600	\$ 186.085.600
3	Geología y geotécnica	\$ 988.000.000	\$ 988.000.000
4	Hidráulica,HidrologíaySocavación	\$ 126.000.000	\$ 126.000.000
5	Pavimentos	\$ 172.000.000	\$ 172.000.000
6	Tuneles	\$ 1.137.000.000	\$ 1.137.000.000
7	Puentes, Pontones y Viaductos	\$ 1.100.000.000	\$ 1.040.000.000
8	COMPONENTE DE TRAFICO	\$ 185.236.667	\$ 185.236.667
9	PRESUPUESTO	\$ 62.000.000	\$ 62.000.000
10	PROGRAMACION DE OBRA	\$ 42.000.000	\$ 42.000.000
11	ANALISIS SOCIO AMBIENTAL Y COMPARADOR PUBLICO PRIVADO	\$ 308.500.000	\$ 308.500.000
SUBTOTAL		\$ 4.890.154.267	\$ 4.830.154.267
FACTOR MULTIPLICADOR (F.M): 2.24		\$ 10.953.945.558	\$ 10.819.545.558
IVA 19%		\$ 2.081.249.656	\$ 2.055.713.656
VALOR TOTAL		\$ 13.035.195.214	\$ 12.875.259.214

2. En consultorías estructuradas desde la secretaria de Infraestructura Física, e incluidas las concesiones y apps, este es un presupuesto para un corredor en un 90% nuevo y el consultor debe establecer sus diferentes alineamientos horizontales, donde se minimizan los cortes y los llenos, para así determinar cuál es el mejor, teniendo en cuenta puntos obligados y de interés y, solo después de eso se debe realizar los respectivos estudios geotécnicos y geológicos, los cuales podrían variar.



Subsecretario de Planeación, Proyectos Estratégicos, concesiones y APP
Secretaría de Infraestructura Física
Gobernación de Antioquia