



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-LP-002-2013

**FORMULARIO 5**

**RESPUESTAS A OBSERVACIONES EXTEMPORÁNEAS PRESENTADAS AL PROYECTO DE  
PLIEGO DE CONDICIONES**

**1. Observaciones realizadas por NELSON ARÉVALO – OHL COLOMBIA S.A. mediante correo electrónico recibido el 24 de junio de 2013:**

Muy amablemente me permito realizar observaciones al proyecto de pliegos del proceso de la referencia:

1. En el numeral 5.1.1 Carta de presentación de la propuesta se lee la siguiente expresión: “Así mismo será causal de RECHAZO cuando el representante legal de la persona jurídica o apoderado o representante legal de la estructura plural o apoderado no posea título académico como Ingeniero Civil o Ingeniero de Transporte y Vías”. En el caso de que sea una persona extranjera quien ostente la calidad de representante legal de la persona jurídica o apoderado o representante legal de la estructura plural, entendemos que el título profesional respecto al cumplimiento del requisito será el equivalente de su país de origen. Favor confirmar nuestro entendimiento.

**RESPUESTA:**

Su entendimiento NO es correcto toda vez que el artículo 20 de la Ley 842 de 2003 establece que las propuestas deberán estar avaladas, en todo caso, cuando menos, por un ingeniero inscrito y con tarjeta de matrícula profesional en la respectiva rama de la ingeniería, por lo anterior se debe contar con la inscripción y tarjeta profesional expedida por el COPNIA.

2. Solicitamos aclarar con qué documento se deberá acreditar la capacidad técnica requerida según el numeral 5.2.3.1 ORGANIZACIÓN TÉCNICA para sociedades extranjeras sin domicilio en Colombia y que no están obligadas a tener inscripción en el Registro único de Proponentes.

## RESPUESTA:

La Agencia aclaró este requisito en el pliego de Condiciones definitivo

3. Del numeral 7.7 Cubrimiento de otros riesgos, en especial a lo solicitado en el numeral 7.7.3 Póliza de seguros de maquinaria y equipo se solicita que el valor asegurado de la maquinaria y equipo que será entregada el contratista sea asegurable en un 100% del valor de los mismos. Lo anterior basado en un peritaje realizado por la firma CITRUS.

Teniendo en cuenta la anterior previsión, y dado que en la inspección de la visita de obra realizada al material rodante es difícil realizar un peritaje en tan poco tiempo, dada la cantidad de los equipos que serán entregados al contratista, solicitamos que dicho informe sea parte de la documentación que será entregada por la ANI para la estimación del valor de la garantía que debe cubrir la póliza que se requiere, además de que se requiere con mayor detalle el conocimiento del estado actual de los mismos.

## RESPUESTA:

**En el pliego definitivo se estableció el valor de la maquinaria y equipos a efecto de establecer el valor de la estimación de la garantía**

4. En el numeral 7.6 Mecanismos de cobertura, se detallan las garantías que amparan el contrato en relación a las obligaciones surgidas a favor de la ANI.

Respecto de la garantía c) Estabilidad y Calidad de la obra, se solicita que la vigencia de la misma cubra el término de la duración del contrato y cinco (5) años más.

Lo anterior contraviene con lo estipulado en el decreto 734 del 13 de Abril de 2013, el cuál en su Artículo 5.1.7. Reza lo siguiente:

5.1.7.6 Estabilidad y calidad de la obra. El valor de esta garantía se determinará en cada caso de acuerdo con el objeto, el valor, la naturaleza y las obligaciones contenidas en cada contrato. Su vigencia se iniciará a partir del recibo a satisfacción de la obra por parte de la entidad y no será inferior a cinco (5) años, salvo que la entidad contratante justifique técnicamente la necesidad de una vigencia inferior.

Por lo anterior solicitamos corregir la vigencia de dicha garantía al ser esta exigible a partir del recibo de la obra.

## RESPUESTA:

**Su observación fue acogida y la vigencia del amparo de estabilidad y calidad de la obra será por el término de cinco (5) años contados a partir del recibo a satisfacción de la obra por parte de la entidad**

5. El contrato que nos ocupa, en relación al objeto y la importancia de la rehabilitación de las vías férreas, y la intervención de puntos críticos que se requieren para hacer operable el sistema a nivel Nacional, resulta ser de vital importancia para el desarrollo del país, por lo tanto requiere de parte de la ANI un estudio más detallado respecto al desembolso de un anticipo, ya que la carencia de este genera costos adicionales por la necesidad de tener que apalancar el contrato. Por lo anterior solicitamos sea entregado un anticipo al contratista del 30% con el fin de mejorar el flujo caja del proyecto y de igual manera lograr una estabilización de precios en los insumos dada la carencia de su reajuste.

#### **RESPUESTA:**

#### **TÉCNICA**

La entidad mantiene la decisión de no efectuar el pago de un anticipo para el presente proceso. La Agencia en la estructuración del presente contrato no consideró proporcionar anticipo teniendo en cuenta la posibilidad de iniciar la ejecución de obras durante la vigencia, de esta manera implementar la forma de pago de actas mensuales de obra.

6. De acuerdo a la visita de obra realizada los días 20 – 24 de Mayo del año en curso solicitamos incluir los puntos críticos adicionales encontrados en el recorrido para los módulos 1 y 2 así:

**MÓDULO 1:** PK 412+668: Alcantarilla, PK 421+100: Hundimiento, PK 421+100: Hundimiento  
**MÓDULO 2:** PK 077+850: Derrumbe.

#### **RESPUESTA:**

#### **TÉCNICA**

En el módulo 1 se incluyeron los puntos críticos 412+668 y 421+100, tal como se evidencia en el Apéndice Técnico y las fichas del Anexo 1

En el módulo 2 se ha incluido el derrumbe del PK 077+850 tanto en el listado del Apéndice técnico como en las fichas del Anexo No. 1.

7. Respecto de la información entregada de los puntos críticos que tienen Diseño, en especial para el punto crítico PK 376+254 Módulo 1 (Reparación del Estribo de la margen izquierdo del Puente Carare), se plantea que las obras a realizar serán las descritas según la solución que se plantea en la alternativa No. 1. Sin embargo existe una gran diferencia entre la partida del presupuesto según el diseño y la partida asignada en la proforma 8. Agradecemos aclarar tal diferencia y en efecto confirmar las cantidades de obra descritas en el presupuesto de la información entregada.

#### **RESPUESTA:**

En los estudios del punto PK 376+254 se encuentra un archivo dentro de la carpeta evaluación económica de alternativas que se llama alternativa seleccionada, que correspondió a la alternativa de mayor valor de las dos propuestas. En caso de que el oferente no tenga la información, podrá descargarla en el link: <ftp://ftp.ani.gov.co/VJVELP002-2013> que se muestra en el Apéndice Técnico del módulo 1. Finalmente es importante aclarar al interesado que dentro de la proforma 8 dentro del capítulo G, numeral 39 se encuentra el valor de la obra PK 376+254 que contiene las cantidades de obra para rehabilitar ese punto.



8. En el numeral 3.8 del Apéndice Técnico refiriéndonos a la Administración, conservación y vigilancia del material rodante, transcribe el pliego de condiciones lo siguiente: “La Agencia podrá aumentar o disminuir la cantidad de equipos establecida en el Anexo 4 previo al Acta de Inicio del Contrato”. Es importante tener en cuenta que el objeto del contrato requiere de equipo básico que le garantice al contratista poder ejecutar actividades esenciales de su alcance, entendiéndose como la atención de puntos críticos, mantenimiento y mejoramientos de vía. Adicional a lo anterior se asumirá la existencia de tales equipos al momento de hacer un estudio económico de su oferta, por lo que es indispensable que para la suscripción del acta de inicio se garantice su disponibilidad de parte de la entidad contratante. Por lo anterior solicitamos que el inventario del equipo rodante a entregar sea definitivo al momento de la presentación de la oferta y este no pueda ser modificado previo a la suscripción del acta de inicio.

**RESPUESTA:**

**TÉCNICA**

La Agencia Nacional de Infraestructura garantizará al proponente adjudicatario del contrato que contará con el material rodante necesario para ejecutar las actividades asociadas con la intervención de los puntos críticos, específicamente en el transporte de materiales de obra. Las modificaciones que se podrían dar antes de la firma del acta de inicio del contrato corresponden a equipos que el contratista no tendría que custodiar durante el plazo del contrato y por lo tanto las responsabilidades contractuales no se verían afectadas en absoluto.

9. Entendemos que las actividades de mantenimiento y conservación de vía, que están enfocadas a garantizar los estándares de rehabilitación alcanzados en los tramos objeto del presente proceso se limitan a lo descrito en los Apéndices Técnicos publicados en el SECOP. Favor aclarar si es correcto nuestro entendimiento.

**RESPUESTA:**

**TÉCNICA**

Las actividades de mantenimiento y conservación se encuentran relacionadas tanto en el apéndice técnico como en la proforma No. 8. Adicionalmente la descripción de los trabajos en la vía se encuentra enunciada en el Anexo No. 2.

10. En relación a la partida “Reparaciones locativas y mantenimiento a las estaciones”, solicitamos que su forma de pago sea a precios unitarios por actividad de reparación de cada estación.

**RESPUESTA:**

**TÉCNICA**

Se aclara al interesado que de acuerdo con lo establecido en el Apéndice Técnico se establece: *“Las intervenciones de mantenimiento se concentraran especialmente en reparaciones en las cubiertas y el tejado de las estaciones, las instalaciones hidráulicas – bajante de aguas lluvias para evitar filtraciones y en la aplicación de pintura tanto en espacios interiores como en exteriores.*

***Las actividades y precios de las obras a ejecutar serán aprobadas por la interventoría y supervisión del contrato. La supervisión del contrato podrá definir intervenciones adicionales que se sujeten a actividades que estén dentro del presupuesto para el presente rubro y que sean sugeridas por el Ministerio de Cultura.” (subrayado fuera de texto)***

Con lo anterior se le aclara al contratista que esas obras corresponderán a precios que deben ser aprobados por la interventoría y la supervisión del contrato y que en este momento no es posible definir el alcance de las actividades que llegasen a requerir las estaciones para definir un APU.

#### **RESPECTO DE LA MATRIZ DE RIESGOS**

1. De acuerdo a lo estipulado en la matriz de riesgos, son imputables al contratista en un 100% los riesgos financieros por fluctuaciones de las tasas de interés, tasas de cambio, variaciones cambiarias, y financieras por causas micro y macroeconómicas. Solicitamos que sea modificado el riesgo financiero y este sea trasladado a la entidad contratante en un 100%. Lo anterior, toda vez que las variaciones o fluctuaciones en el sistema financiero no dependen directamente del contratista.

#### **RESPUESTA:**

No procede su solicitud, ya que el riesgo financiero es asignado en su totalidad al contratista por ser un riesgo inherente de la actividad, esto independiente de la causa que origine las variaciones o fluctuaciones de las variables financieras

2. Respecto al riesgo Político - Social, solicitamos que la asignación del mismo sea a cargo de la entidad contratante en su totalidad, o por consiguiente separar el Político del Social. Lo anterior amparado en que los riesgos políticos o que se deriven de la alteración del orden público deben ser asumidos por la entidad contratante al no ser causa imputable al contratista en caso de ocurrencia. Hechos que son diferentes a la vigilancia y protección del corredor los cuales están a cargo del contratista.

#### **RESPUESTA:**

No procede su solicitud, toda vez que el riesgo Político – Social, es derivado de las actividades de vigilancia y protección del corredor que debe adelantar el contratista, con el fin de evitar la Invasión del derecho de vía férrea. En este sentido, el riesgo se encuentra compartido en un 20% a la ANI y un 80% al contratista, puesto que el Privado debe realizar toda la gestión y actividades para garantizar la vigilancia y protección del corredor, y en el caso de presentarse eventos de alteración de orden público será la autoridad municipal la que tiene la competencia de tomar el control más no la ANI como entidad pública.

**2. Observaciones realizadas por CESAR DAVID PIEDRAHITA –CORPACERO S.A. mediante correo electrónico recibido el 27 de junio de 2013:**

En referencia a los planos adjuntos, agradezco si es posible una aclaración en cuanto al detalle de las viguetas (V.T), puesto que no es claro como se ensambla el elemento de 1485mm al resto de la estructura. Y este detalle no coincide con el cuadro de cantidades.

**RESPUESTA:**

Teniendo en cuenta que los estudios fueron realizados por Consultores externos contratados por el administrador actual, y a que es un detalle muy puntual, se le informa al interesado, que este tema será materia de averiguación ante ese Consultor y que el mismo se le proporcionará al Contratista antes de iniciar las obras

**3. Observaciones realizadas por CARLOS REYES – TRENCAR SAS mediante correo electrónico recibido el 27 de junio de 2013:**

Respecto del material rodante y su reparación, no hay inventarios completos ni “status report” actualizados del estado en que se encuentran los equipos para determinar exactamente el valor de sus reparaciones. De hecho sólo aparece un rubro de 13.5 millones de pesos para esta actividad, de tal manera que esa será la cifra que se considerará en la licitación.

Con estos presupuestos tan bajos, será posible contratar expertos en valoración de esos equipos y sus reparaciones para determinar hacia el futuro que es recuperable y que no, y su costo.

Queda claro por lo descrito en los pliego y lo explicado por los ingenieros de la ANI durante las Visitas de Obra, que la logística de construcción de las vías será desde las mismas vías, por lo que deberemos contar con un mínimo de equipo habilitado para estas tareas, y tal habilitación a cargo de la ANI previamente a la licitación.

**RESPUESTA:**

**TÉCNICA**

El material rodante que se encuentra localizado en las estaciones y patios del tramo Bogotá – Belencito se encuentra en buenas condiciones para operar y desempeñar las actividades correspondientes para la intervención de puntos críticos y por lo tanto se contempla en el presupuesto únicamente el valor mensual del mantenimiento periódico de los equipos.

Por otro lado, el material rodante localizado a lo largo del tramo Dorada – Chiriguaná, se encuentra en regular estado y por lo tanto se ha contemplado en el presupuesto – Proforma 8 un rubro adicional denominado “Puesta a punto del material rodante”.

**4. Observaciones realizadas por CESAR DAVID PIEDRAHITA –CORPACERO S.A. mediante correo electrónico recibido el 27 de junio de 2013:**

En referencia al tema del asunto, agradecemos si nos pueden aclarar la fecha y la hora que se ha definido para la recepción de ofertas y adicionalmente nos gustaría saber las fechas en las que se realizarán las visitas a campo con los potenciales oferentes.

**RESPUESTA:**

El cronograma y actividades del proceso de licitación pública, son las que constan en el pliego de condiciones definitivo.

**5. Observaciones realizadas por CARLOS REYES GUTIERREZ–TREN CAR SAS mediante correo electrónico recibido el 2 de julio de 2013:**

Para la licitación de la referencia, si bien es claro que el capital de trabajo y el patrimonio se calculan por la suma aritmética de los mismos, no está definido en los pre pliegos como se calculan los indicadores de liquidez y endeudamiento del consorcio.

Solicitamos atentamente se nos informe como se calculan los indicadores de liquidez y endeudamiento del consorcio.

**RESPUESTA:**

Se le aclara al proponente que en el numeral 5.2.1. **CAPACIDAD FINANCIERA**, se estableció: *“NOTA: En caso de Estructuras Plurales, cuando el número de integrantes sea mayor a cinco (5), los indicadores financieros requeridos para el presente proceso deberá ser aportado máximo por cinco (5) de sus integrantes, en cuyo caso, el oferente deberá informar cuales de sus integrantes se deben tener en cuenta para el cálculo de los indicadores. Si fueren cinco (5) o menos integrantes, todos DEBERÁN aportar para el cálculo de los indicadores.*

*En el caso de Estructuras Plurales, los indicadores se calcularán con base en la suma aritmética de las partidas de cada uno de los integrantes.*

*La evaluación financiera de las propuestas, se efectuará a partir de la información contenida en el Registro Único de Proponentes (RUP), con información financiera con corte Diciembre 31 de 2012 vigente y en firme.*

*En caso que la propuesta no cumpla con alguno de los indicadores financieros requeridos, la propuesta será NO ADMISIBLE, para el proceso.”*

**6. Observaciones realizadas por DIEGO MARIN mediante correo electrónico recibido el 2 de julio de 2013:**

Solicito la aclaración a las siguientes inquietudes:

**6.1.** En que vía están operando trenes regulares (Por favor ordenado por Modulo 1 y 2)?

**RESPUESTA:**

## TÉCNICA

En el tramo que corresponde al módulo 1, entre la estación Grecia ubicada en Puerto Berrio y la estación de Garcia Cadena

En el tramo que corresponde al módulo 2, entre la estación Km 5 ubicada en Bogotá, hasta la estación de Zipaquirá

**6.2.** Que tabla de tiempo existe para los trenes regulares con sus respectivos horarios y días. Sobre todo el año. (Por favor ordenado por Modulo 1 y 2)

## RESPUESTA:

### TÉCNICA

En el Modulo 1 actualmente operan trenes de pasajeros entre la estación Grecia ubicada en Puerto Berrio y la estación de Garcia Cadena

En el módulo 2 actualmente operan trenes de pasajeros entre la estación Km 5 ubicada en Bogotá, hasta la estación de Zipaquirá

En el Modulo 1 se tiene el siguiente tráfico de trenes de lunes a domingo:

| No. Viaje | BARRANCABERMEJA | GARCIA CADENA    |
|-----------|-----------------|------------------|
| 1         | Sale 6:00 am    |                  |
| 2         |                 | Regresa 7:15 am  |
| 3         | Sale 11:30 am   |                  |
| 4         |                 | Regresa 12:45 pm |
| 5         | Sale 2:30 pm    |                  |
| 6         |                 | Regresa 3:45 pm  |
| 7         | Sale 5:00 pm    |                  |
| 8         |                 | Regresa 6:45 pm  |

| No. Viaje | BARRANCABERMEJA | PUERTO BERRIO   |
|-----------|-----------------|-----------------|
| 1         | Sale 5:00 am    |                 |
| 2         |                 | Regresa 1:00 pm |
|           |                 |                 |
|           | CARARE          | BARRANCABERMEJA |
| 3         | Sale 5:10 am    |                 |
| 4         |                 | Regresa 2:00 pm |

En el tramo Bogotá – Belencito que corresponde al Módulo 2, entre lunes y viernes parte un tren a las 6:10 de la mañana desde el Km 5 con destino a la universidad militar (PK 43+300 con un tiempo



de viaje de dos (2) horas y en horas de la tarde el recorrido inicia desde la universidad Militar (PK 43+300) a las 4:15 p.m. con la misma duración de viaje de dos (2) horas.

Los fines de semana el horario corresponde al indicado en la siguiente tabla:

| Estación              | Llegada    | Parada    | Salida     |
|-----------------------|------------|-----------|------------|
| Estación de la Sabana |            |           | 8:30 A.M.  |
| Estación Usaquén      | 9:20 A.M.  | 10 min    | 9:30 A.M.  |
| La Caro               | 10:25 A.M. | 10 min    | 10:35 A.M. |
| Zipaquirá             | 11:30 A.M. | 1 hora    | 12:30 P.M. |
| Cajicá                | 1:10 P.M.  | 2h 15 min | 3:15 P.M.  |
| La Caro               | 3:30 P.M.  | 10 min    | 3:40 P.M.  |
| Estación Usaquén      | 4:40 P.M.  | 10 min    | 4:50 P.M.  |
| Estación de la Sabana | 5:40 P.M.  |           |            |

**6.3.** Que clase de tren esta operando, de pasajeros o carga? (Por favor ordenado por Modulo 1 y 2)?

**RESPUESTA:**

**TÉCNICA**

Actualmente la operación corresponde a servicios para pasajeros tanto en el módulo 1 como en el módulo 2.

**7. Observaciones realizadas por CARLOS REYES – TRENCAR SAS mediante correo electrónico recibido el 4 de julio de 2013**

**7.1.** Respetados Señores,

También en relación con el material rodante, queremos hacer notar que debido a que no será posible habilitar el material rodante que ustedes se proponen entregar al administrador ganador de la licitación con los presupuestos destinados para ese fin, tampoco existe en el presupuesto económico una partida para crear un lote de aparcamiento del mismo en alguna parte de la vía, toda vez que una vez adjudicados los contratos, Fenoco solicitará evacuar los patios de Santa Marta.

**RESPUESTA:**

**TÉCNICA**

Se le aclara al interesado que de acuerdo a lo enunciado en el Apéndice Técnico y proforma 8, la entidad designó un rubro para la puesta a punto del material rodante que requiera el Contratista para realizar las actividades de puntos críticos principalmente. Adicionalmente, se aumento el rubro para el mantenimiento de equipos, con lo cual el Contratista podrá realizar los trabajos con el equipo rodante disponible.

Finalmente, en el Anexo 4 Material Rodante Disponible se establece el lugar donde se recibirán los equipos, lugares que se encuentran dentro del tramo objeto de la licitación (Dorada – Chiriguaná), razón por la cual no se debe incluir un rubro una partida para crear un lote de aparcamiento teniendo en cuenta que los equipos se entregarán en las estaciones férreas establecidas en el Anexo 4.

**8. Observaciones realizadas por Hernando Rodríguez de ODINSA mediante correo electrónico recibido el 5 de julio de 2013**

**8.1. MURO GUARDABALASTO. MÓDULO 1.** La descripción del ítem hace referencia a diseño del kilómetro 334+500. Se solicita a la ANI dar a conocer dicho diseño para disponer de la información que permita su costeo

**RESPUESTA:**

En el Anexo 1 y en el Análisis de precios Unitarios se establece las especificaciones del muro guarda balasto.

**8.2. ITEM 1.23 MÓDULO 1. PAISAJEO GENERAL Y/O ADECUACIÓN DE ENCOLE Y DESCOLE.** La unidad de pago prevista es GLOBAL. Se hacen las siguientes observaciones: i) El uso del “y/o” implica que el pago se hará por una sola de las actividades señaladas (Paisajeo o adecuación) o por la ejecución de las dos (2), lo que consideramos inequitativo, por lo que se pide a la Agencia establecer pagos independientes, es decir, uno para el paisajeo y otro para la adecuación de encoles y descoles; ii) Se solicita establecer, para ambas actividades, como unidad de pago el metro cuadrado, lo que conlleva un nuevo APU o indicar si hay una especificación particular para la ejecución de esta actividad. Se sustenta esta petición bajo la consideración de que la extensión sobre la cual se realizarán estas actividades tendrán áreas diferentes; iii) Dado que la cantidad total que se muestra en la Proforma 8 para este ítem es de 47, la que coincide con el número total de puntos críticos, hemos entendido que en cada uno de ellos se ejecutará al menos una (1) de las actividades que se contemplan (paisajeo o adecuación). Se pide a la Agencia informarnos si nuestra interpretación es correcta.

**RESPUESTA:**

Se aclara al interesado que esta actividad se ha llamado de esa manera teniendo en cuenta la afectación del punto crítico, pues para una alcantarilla, por ejemplo el Contratista deberá realizar la adecuación del encole y descole, y no así para otro punto crítico como un deslizamiento de rocas donde el Contratista deberá realizar trabajos de paisajeo general.

Por otra parte el Anexo 1 establece los puntos donde se desarrollará esta actividad.

**8.3. MANEJO DE AGUAS PARA LOS TRABAJOS EN LOS RÍOS.** Se encuentra, por una parte, que la unidad de pago es GLOBAL y por otra que se prevén seis (6) sitios en donde se aplicaría este ítem. Dado que el área y complejidad de los trabajos que engloba este ítem necesariamente variarán de sitio a sitio, se solicita a la ANI, establecer los APUs que puedan llegar a requerirse para el requerido manejo de aguas o indicar si hay una

especificación particular para la ejecución de esta actividad y en este caso darla a conocer para hacer nuestros propios análisis

**RESPUESTA:**

En el APU 1.33 se establece el respectivo análisis y se mantiene como unidad de medida el precio global

**8.4. PAISAJEO GENERAL PARA LOS TRABAJOS EN RÍOS.** La unidad de pago prevista es un GLOBAL para cada uno de los seis (6) puntos previstos. Considerando que el área sobre la cual habrá que ejecutar este ítem variará según el sitio, se solicita establecer como unidad de pago el metro cuadrado, con la consecuente modificación del APU o indicar si hay una especificación particular para la ejecución de esta actividad y en este caso darla a conocer para hacer nuestros propios análisis

**RESPUESTA:**

En el APU 1.34 se establece el respectivo análisis y se mantiene como unidad de medida el precio global

**9. Observaciones realizadas por Alberto Esteve Aparisi de COMSA S.A mediante correo electrónico recibido el 10 de julio de 2013**

**9.1.** Nos dirigimos a ustedes en relación al numeral 5.3.1. – EXPERIENCIA DEL PROPONENTE de los Pre-pliegos de la referencia:

“5.3.1.1- TIPO A: EXPERIENCIA EN REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO DE VÍAS FÉRREAS:

La experiencia que se tendrá en cuenta para la calificación serán los contratos que cumplan lo indicado en el pliego de condiciones que estén terminados o ejecutados y que hayan comprendido dentro de su objeto:

- (i) Construcción y/o Rehabilitación y/o Mejoramiento de vía en proyectos ferroviarios; y
- (ii) Mantenimiento de vía en proyectos ferroviarios.

Para la acreditación de la EXPERIENCIA REQUERIDA, además de consignar en la Proforma 6 de experiencia toda la información solicitada, el proponente deberá acreditar al menos DOS (2) y máximo CINCO (5) contratos que deberán haber iniciado después del 1 de Enero de 1993.”

.....

**5.3.1.2 - TIPO B: EXPERIENCIA EN CONTROL DE TRÁFICO Y/O OPERACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA EN PROYECTOS FERROVIARIOS**

Los proponentes deberán diligenciar la Proforma 6 y acreditar la información sobre mínimo UN (1) y máximo CINCO (5) contratos o certificaciones que indiquen la participación del proponente como encargado principal del Control de Tráfico y/o Operación de la infraestructura en proyectos ferroviarios.

.....

Dado que en los pre-pliegos de condiciones no indica que la experiencia pueda ser acreditada a través de subordinadas y/o filiales de una matriz, tal y como lo establecieron los pliegos de condiciones de otras entidades como el INVIAS para los corredores de la prosperidad y para los mantenimientos de vías licitados recientemente, los cuales indicaban:

“La Experiencia Aceptable podrá ser acreditada a través de sociedades controladas por el proponente o integrante de estructura plural, o por su matriz, o por sociedades controladas por su matriz.”

Solicitamos a la entidad sea válida la experiencia acreditada por la matriz, por sociedades participadas o subordinadas o controladas por la matriz; en los supuestos establecidos en las Artículos 260 y siguientes del Código de Comercio y los del Artículo 2.2.7 del Decreto 0734 de 2012.

Se fundamenta esta observación en los siguientes elementos:

a) El esquema de sociedades subordinadas y controladas vigente actualmente en Colombia permite extender la responsabilidad que tiene la sociedad interesada en el proyecto ya sea a su matriz o a sus filiales y subsidiarias.

b) Bajo este esquema la entidad contratante goza de mayor soporte y garantía para la ejecución de los proyectos ya que se esta vinculado no solamente a una compañía sino hasta tres dependiendo del esquema que sea utilizado por el interesado.

c) La garantía que otorga la matriz y de ser el caso la filial o subsidiaria se puede soportar en contratos de fianza en los términos contemplados en el código civil.

d) Hasta la fecha el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS han implementado este tipo de esquemas para permitir la participación de más interesados en el proyecto no solo del orden internacional sino también nacional.

e) Respecto a las sociedades extranjeras que aperturan filiales en el país y que pertenecen a grupos empresariales este tipo de esquemas le permiten participar en este tipo de procesos ya que puede traer la experiencia de su matriz o subsidiarias o filiales de su matriz.

f) Este tipo de esquema de participación garantiza la libre competencia, la selección objetiva, el principio de igualdad y el de reciprocidad frente a ordenamientos jurídicos de otros países que permiten la participación de los interesados a través de estas estructuras complejas de control societario.

**RESPUESTA:**

**JURIDICA**

**10. Observaciones realizadas por Horacio Scutichio de ROGGIO mediante correo electrónico recibido el 15 de julio de 2013**



**10.1.** Por medio de la presente carta, nosotros BENITO ROGGIO E HIJOS S.A. en muestra de nuestro interés de participara en la Licitación Pública VJ-VE-LP-002 DE 2013 Módulo 1 y Módulo 2, solicitamos permiso para realizar una visita, por nuestra cuenta, correspondiente al trayecto ferroviario incluyendo allí las estaciones, corredores, material rodante y talleres.

**RESPUESTA:**

Su solicitud será atendida en coordinación con la Gerencia del Modo Férreo de la Vicepresidencia de Gestión Contractual para autorizar su ingreso a los corredores, talleres y equipos.