

Bogotá, D.C., 8 de junio de 2014

Señores

**Agencia Nacional de Infraestructura**

Vicepresidencia Jurídica

Gerencia de Contratación

Calle 26 No 59-51 Torre 4 Piso 2 y/o Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4, Piso 2

Ciudad

**Asunto:** Observaciones al informe de evaluación preliminar

**Referencia:** Concurso de Méritos No. VI-VGC-CM-002-2014

En aras de garantizar los principios de transparencia y de selección objetiva en el marco del actual proceso de selección, nos permitimos elevar ante ustedes la siguiente observación con respecto a la determinación de considerar a nuestra propuesta como inhabilitada.

- 1. El proponente CONSORCIO INTERVENTOR VIAL 4G cumple con la experiencia requerida en los pliegos en tanto el contrato No.080 de 2012 contiene los requisitos exigidos en los pliegos de condiciones definitivo.**

**El pliego de condiciones definitivo en su numeral 4.10.1, al referirse a la experiencia del proponente, estableció como requisito habilitante la presentación de contratos de "supervisión o interventoría en proyectos de infraestructura de transporte", definiéndose a los proyectos de infraestructura de transporte como "todas aquellas obras relacionadas exclusivamente con: Infraestructura Vial, de puertos, aeropuertos, Sistemas de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros o Infraestructura Férrea de pasajeros o de carga, urbano o interurbano."**

Siendo así, para poder ser habilitado en el marco del presente proceso cada, uno de los proponentes debía acreditar contratos en interventoría o supervisión a proyectos de infraestructura de transporte en los que se realizaran **obras relacionadas con cualquier medio de transporte.**

**El pliego de condiciones definitivo en el numeral 1.3 establece lo siguiente: (...)** "Según lo dispuesto por los artículos 28 y 29 de la Ley 57 de 1887 las palabras de la ley se entenderán en su sentido natural y obvio, según el uso general de las mismas palabras; pero cuando el legislador las haya definido expresamente para ciertas materias, se les dará en éstas su significado legal; las palabras técnicas de toda ciencia o arte se tomarán en el sentido que les den los que profesan la misma ciencia o arte; a menos que aparezca claramente que se han formado en sentido diverso." (...)

Dando plena aplicación a las directrices consignadas por el pliego de condiciones definitivo, debemos entender la palabra obra tal y como es definida por el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, el cual debe ser como “Cosa hecha o producida por un agente”; circunstancia que nos lleva a concluir que, cualquier cosa física hecha por un contratista, debe ser considerada como una obra en el marco de un contrato.

En este orden de ideas y para concretar aún más los requerimientos para cumplir con la experiencia solicitada para el concurso que nos cita, era válido presentar como experiencia la interventoría a un contrato en el que se haya hecho cualquier tipo de cosa física producida por el mismo contratista, sin que la entidad estableciera una serie de limitante acerca de cuáles eran las únicas obras que se aceptan para acreditar dicha experiencia.

Si la entidad lo que solicitaba era la interventoría a proyectos de construcción, mantenimiento, rehabilitación, mejoras de proyectos viales, debió incluir dentro de su definición tales actividades de forma explícita, limitando los conceptos de obra e infraestructura de la siguiente manera:

*Infraestructura de Transporte son todas aquellas obras de construcción, Mantenimiento, Rehabilitación y Mejoras relacionadas exclusivamente con Infraestructura Vial, de puertos, aeropuertos, Sistemas de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros o Infraestructura Férrea de pasajeros o de carga, urbano o interurbano y que hayan incluido dentro de las mismas actividades en concreto rígido o flexible.*

Por consiguiente, la interventoría a un contrato que tuviera dentro de su objeto la construcción de cualquier obra física para garantizar el correcto funcionamiento del servicio de transporte, **era una experiencia válida para cumplir con los requisitos exigidos por el pliego de condiciones definitivo del presente proceso.**

La ley 1682 de 2013 en su artículo 2º define la infraestructura de transporte como; “un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles”, sirviendo dicha definición para comprender que la infraestructura tiene dos componentes, uno material y otro inmaterial, pero que si un contrato como a los que se le hizo interventoría mediante el contrato No.080 de 2012, tenía ambos componentes, por ello no deja de ser un contrato de infraestructura de transporte en el que se ejecutaron obras relacionadas con su objeto.

Como consorcio, a sabiendas de que el contrato No.080 de 2012 cumple a cabalidad con el objeto solicitado por la entidad y que en el Concurso de Méritos Abierto **No. VJ-VE-CM-014-2013** ya había sido evaluado y aceptado por la ANI como un contrato de interventoría en proyectos de infraestructura de transporte, se procedió a presentarlo como experiencia habilitante dentro del presente concurso.

Mediante el informe de evaluación preliminar publicado el día primero (1º) julio de 2014, la entidad manifiesta que el objeto del contrato No. 080 de 2012 “no cumple para acreditar experiencia general según la definición de Infraestructura de transporte” y que siendo el contrato en mención el único contrato aportado por C & M Consultores S.A, la propuesta del CONSORCIO INTERVENTOR VIAL 4G quedaba RECHAZADA

Nos causa extrañeza la forma en que la entidad evaluó el contrato No. 080 de 2012, pues el mismo efectivamente es una interventoría a los contratos de concesión firmados entre la empresa Transmilenio S.A y distintos operadores del Sistema Integrado de Transporte Público, los cuales incluían dentro de su objeto la realización obras de infraestructura para cumplir a cabalidad con la concesión adjudicada. Claramente, el contrato No. 080 de 2012 es una interventoría a un proyecto de infraestructura de transporte en el que se realizaron obras físicas como obligaciones propias del contrato de concesión.

La firma C & M Consultores S.A., en el marco del contrato 080 de 2012, adelantó la inspección y vigilancia a 13 contratos de concesión cuya minuta era idéntica para los 13 operadores del Sistema Integrado de Transporte, cambiando únicamente de un contrato a otro solo lo concerniente al contratista y el valor por cada una de las zonas, quedando el resto de obligaciones consignadas de manera análoga.

Por ejemplo, uno de los contratos a los que C & M Consultores S.A. le hizo interventoría fue el contrato No. 005 de 2010, el cual tiene por objeto *“la concesión para la explotación preferencial y no exclusiva para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros dentro del esquema del SITP para la zona 3) Fontibón, con operación troncal, suscrito entre la empresa de transporte del Tercer Milenio S.A. - Transmilenio S.A. y la sociedad operador solidario de propietarios transportadores Coobus S.A.S.”*

Para efectos de garantizar una evaluación justa, equitativa y acorde con los principios de la contratación estatal, nos permitimos adjuntar el contrato No.005 de 2010, con la intención de que la entidad dé lectura a las actividades realizadas en dicho contrato, sin que lo anterior pueda ser entendido como alguna forma de subsanación, pues dicho trámite de verificación puede ser adelantado directamente por la ANI, pero para efectos de agilizar el mismo, allegamos copias de uno de los 13 contratos a los que se les hizo interventoría mediante el contrato No. 080 de 2012.

En el contrato **No. 005 de 2010, una de las obligaciones del concesionario de la ruta de Fontibón, consistió en la construcción de las terminales zonales, infraestructura indispensable para la ejecución del contrato**, pues a partir de esta edificación se da inicio a la operación de las rutas que diariamente tienen que recorrer los distintos buses que prestan el servicio del Sistema Integrado de Transporte en la ciudad de Bogotá.

Son varias las obligaciones relacionadas con la **construcción de las terminales zonales de cada uno de los contratos a los que se les hizo interventoría**; no obstante, nos permitimos

citar algunas de las obligaciones que evidencian de manera indiscutible las obras físicas que debían realizar cada uno de los concesionarios, siendo ejemplo de ellas las siguientes:

- **Cláusula 14 del contrato:** dentro de dicha cláusula se plantea la adecuación de las terminales zonales así:

“el Concesionario deberá adelantar las adecuaciones físicas a los predios en donde se localicen los terminales y equipamientos de transporte que serán utilizados para el SITP. Estas adecuaciones, serán exigibles, a los predios, sin perjuicio de la condición de tenencia que ostente el operador sobre los mismos”

De igual forma, dentro de la misma clausula No. 14 se estipulan una serie de requisitos acerca de la forma en como deber quedar construidas las terminales zonales, especificándose para cada una ellas entre otras las siguientes:

**“Acceso vehicular:** El acceso a los equipamientos del SITP en la fase de transición no se podrá hacer desde vías de la malla local (Vías tipo V-7, V-8 y V-9), excepto en el caso que estén definidos como corredores de movilidad local (CML). En el caso que el equipamiento tenga frente sobre una vía de la malla arterial se debe cumplir con lo establecido en el artículo 182º del Decreto 190 de 2004. Los accesos y salidas deben tener como mínimo un ancho de 7.0 metros.”

**Cerramiento:** Los equipamientos deben contar con un cerramiento perimetral, que involucre el área física del equipamiento.

En los linderos con áreas públicas, se deberá acondicionar un cerramiento con visibilidad del 90% como mínimo en donde se permite zócalos hasta de 0.60 metros de altura, tomar como base de referencia las mallas de cerramiento las incluidas en las cartillas de mobiliario urbano adoptada mediante Decreto Distrital 603 de 2007.

**Superficie rodadura:** En las áreas de estacionamiento y circulación de vehículos se debe garantizar superficies que no generen contaminación por material particulado.

Al tener gran preponderancia en la ejecución del proyecto se adiciona el siguiente párrafo que afirma:

“En aquellos casos en que el CONCESIONARIO construya directamente, se requerirá de aprobación de TRANSMILENIO S.A. de la ubicación del Terminal y sus especificaciones técnicas, en los términos previstos en el presente contrato. En estos casos, si el concesionario lo solicita, el Distrito realizará la gestión de las herramientas previstas en la normatividad urbana que faciliten la compra del suelo con cargo a los recursos del concesionario incluyendo, entre otras, la expropiación administrativa. (...)”

- **Clausula No. 19:** al igual que la cláusula citada con anterioridad, la cláusula No. 19 hace referencia a las obligaciones del contratista en materia de las terminales zonales, especificándose aún más y estableciéndose lo que cita de forma seguida:

19.5.2. Llevar a cabo el desarrollo de la gestión predial e inmobiliaria para la adquisición de los predios requeridos para los Terminales Zonales. TRANSMILENIO S.A. y el Distrito Capital apoyarán la gestión predial, a través de las herramientas establecidas en la normatividad urbana, para garantizar la disponibilidad del suelo.

19.5.3. Asumir el costo de las actividades de conservación y administración de los Terminales Zonales.

19.5.4. Obtener todas las licencias y permisos a que hubiere lugar para la construcción de los Terminales Zonales.

19.5.5. Elaborar los estudios de impacto y manejo ambiental, si a ello hubiere lugar, y la realización de las obras necesarias para mitigar los efectos adversos derivados de las obras construcción y operación de los patios de operación no troncal.

- **Clausula No. 72:** dicha cláusula fue nombrada como "Conservación de la Infraestructura y en la misma obliga al concesionario de la siguiente manera:

"Las obras de conservación de la infraestructura concesionada, son responsabilidad del CONCESIONARIO y deberán efectuarse en los términos y condiciones que garanticen la operación eficiente de dicha infraestructura, la idoneidad técnica de la organización y desempeño de los Patios de Operación Troncal, y la disponibilidad permanente de la Flota requerida para la permanencia, continuidad y seguridad del servicio público de transporte de pasajeros en el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - SITP.

En todo caso, cuando se realicen obras de adecuación, el CONCESIONARIO deberá constituir pólizas de estabilidad de las obras, por un término de cinco años, contado desde la fecha de finalización de las obras, lo cual será autorizado por el Ente Gestor."

El solo examen del contrato No. 005 de 2010 evidencia la ejecución de obras físicas, en tanto la obligación del concesionario de suscribir las respectivas pólizas de garantía de estabilidad de las obras, que según el artículo 123 del decreto 1510 de 2013, debe suscribirse "por un término no inferior a cinco (5) años contados a partir de la fecha en la cual la Entidad Estatal recibe a satisfacción la obra".

En este orden de ideas, al ser el contrato No. 005 de 2010 un contrato de infraestructura de transporte en el que se tenían que realizar obras físicas y al ser el contrato 080 de 2012 una interventoría al contrato No. 005 de 2010 y otros 12 contratos homólogos, queda demostrado que este último cumple en debida forma con los requisitos establecidos en el numeral 4.10.1 del pliego de condiciones definitivo, y por consiguiente, C & M Consultores, miembro de la estructura plural que adelantó la interventoría, podía presentarlo en el marco del concurso de méritos que nos convoca.

Igualmente, el contrato No. 080 de 2012 ya había sido evaluado en ocasiones anteriores por parte de la ANI, siendo muestra de ello el concurso **No. VJ-VE-CM-014-2013**, en el que se establecía la misma definición de infraestructura de transporte que se establece en el marco

del presente proceso y que sin ningún tipo de duda el comité evaluador lo consideró como valido a luz de dicha definición.

Como muestra de lo que se afirma en el párrafo precedente, nos permitimos traer a colación la matriz de la evaluación técnica realizada en su momento por parte de los miembros del comité evaluador de la ANI en proceso **No. VJ-VE-CM-014-2013**, quienes consideraron al contrato No. 080 de 2012 como un contrato de interventoría en infraestructura de transporte tal y como se ilustra a continuación:

PROYECTO N° 8	Cumple o No cumple		CUMPLE				
	Nombre del Proponente:	Proponente Líder:	CONSORCIO PALENQUE	C&M CONSULTORES S.A.			
<b>EXPERIENCIA ACREDITADA POR EL MIEMBRO LÍDER DEL PROPONENTE</b>							
Objeto y/o Alcance del contrato	Fecha de Inicio del Contrato	Fecha de Terminación del Contrato	% de participación del Líder en la estructura plural anterior	País en el que se celebró el contrato	Entidad Contratante	Valor del contrato (2) (\$MMLV)	Folio de Referencia dentro de la Propuesta
REALIZAR LA INTERVENTORIA TÉCNICA, OPERATIVA DE LAS ETAPAS PREOPERATIVAS Y OPERATIVAS ASOCIADAS A LA IMPLEMENTACIÓN DE TRECE (13) CONTRATOS DE CONCESIÓN CUYO OBJETO CORRESPONDE A LA EXPLOTACIÓN PREFERENCIAL Y NO EXCLUSIVA DE LA PRESTACIÓN DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DENTRO DEL ESQUEMA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO SITP, USAQUEN, ENGATIVA, FONTIBON, SAN CRISTOAL, SUBA ORIENTAL, SUBA CENTRO, CALLE 80, RINTAL - ZONA FRANCA, KENNEDY, BOSA, PERDIMO, CIUDAD BOLIVAR Y USME	14-jun-12	06-sep-13	50%	COLOMBIA	TRANSMILENIO	15.785,71	
Valor Total de Contratos Aportados por el Líder						15.785,71	
Cumple o No cumple						CUMPLE	

Bajo los argumentos mencionados, no entendemos por qué la entidad en el presente proceso se aparte de la evaluación que se le había hecho al contrato No.080 de 2012 en el proceso **No. VJ-VE-CM-014-2013**, más aún cuando el proceso aludido tuvo evaluadores en común con el presente concurso, siendo ellos, Diana Bernal (Componente Jurídico), Claudia Soto (Componente financiero) y Camilo Jaramillo (Componente Técnico).

En suma, ha quedado demostrado que la firma C & M Consultores S.A. como miembro de una estructura plural ejecutó el contrato No. 080 de 2012 celebrado con Transmilenio S.A., consistiendo este en una interventoría a 13 contratos de concesión de trasporte Público, en lo que se tenían que realizar obras de infraestructura como obligación esencial dentro de dicha concesión; situación por la cual, el mismo cumple a cabalidad con la experiencia solicitada por el pliego de condiciones definitivo.

Por lo anterior, se le solicita a la entidad habilitar el contrato No. 080 de 2012 y que por ende se le considere que cumple con la experiencia requerida por los pliegos de condiciones, conllevando lo anterior, a la habilitación de la propuesta presentada por el CONSORCIO INTERVENTOR VIAL 4G

2. El proponente **CONSORCIO INTERVENTOR VIAL 4G** acreditó la experiencia general de conformidad con lo requerido en el pliego de condiciones definitivo, experiencia relacionada en el ítem No. 2 del formato No. 6.

En la certificación aportada a folio 329 y en el acta de liquidación aportada a folio 330 de la propuesta presentada por el Consorcio Interventor Vial 4G, se encuentran establecidos tanto la fecha como el valor del contrato 0679 de 1996, al igual que las fechas y valores en las que se firmaron los contratos adicionales 1 y 2, 1998 y 1999.

Para mayor claridad de la entidad, remitimos los cálculos desagregados de la conversión realizada, tal y como se señala en el numeral 3.7 "Conversión de monedas" para el evento en el que se acredite reformas al valor del contrato principal.

Asunto	Año	Valor	SMMLV según año de firma del contrato o adición	Valor en SMMLV
Contrato principal	1996	\$ 738.933.627,00	142.125	5.199,18
Adición 1	1998	\$ 362.088.453,00	203.826	1.776,46
Adición 2	1999	\$ 58.151.334,03	236.460	245,92
Valor total del contrato		\$ 1.159.173.414,03	Valor total del contrato en SMMLV	7.221,56

Debido a que, tal y como se evidencia a folio 329 de la propuesta aportada, la participación de Diconsultoría fue del 90%, el total del valor del contrato según participación y en SMMLV sería de 6.499,41.

Así las cosas, se le solicita a la entidad considerar la totalidad de los SMMLV según participación acreditada mediante la certificaciones aportadas en los folios mencionados y otorgar el máximo puntaje al Consorcio Interventor Vial 4G.

3. El proponente **CONSORCIO INTERVENTOR VIAL 4G** acreditó la experiencia específica de conformidad con lo requerido en el pliego de condiciones definitivo, experiencia relacionada en el ítem No. 2 del formato No. 7.

En la certificación aportada a folio 284 contenida en el sobre N°1, se evidencia el valor total del contrato MC-IT-02-2006, el cual se compone de dos frentes, el 3 y el 4. El valor total del frente 3 corresponde a \$ 3.098.497.643,00 y el valor total del frente 4 fue de \$ 548.653.855, dando un valor total del contrato en mención de \$ 3.647.151.798.

A folios 285 - 291, se aporta el acta de terminación del contrato de interventoría. Igualmente, a folio 285 se establecen los valores del contrato inicial y de cada una de las adiciones realizadas a los frentes 3 y 4 y se determina cuál es el acta que corresponde a cada uno de ellos. En la propuesta aportada por el Consorcio, se aportan todas las actas correspondientes a estas adiciones, en donde se estipulan las fechas de suscripción de las

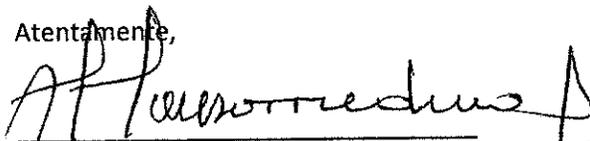
mismas. Para mayor claridad de la entidad, remitimos los cálculos desagregados de la conversión realizada, tal y como se señala en el numeral 3.7 "Conversión de monedas", para el evento en el que se acrediten reformas al valor del contrato principal, el número del acta en donde se evidencia esta fecha y el número de folio de la propuesta en el que se encuentra la fecha de suscripción:

Asunto	Folio	Año	Valor	SMMLV según año de firma del contrato o adición	Valor total en SMMLV
Valor inicial Frente 3	285	2006	\$ 1.957.792.114,00	408.000	4.798,51
Valor Adicional frente 3 (Acta 2)	292-296	2006	\$ 668.406.016,00	408.000	1.638,25
Valor Adicional frente 3 (Acta 3)	297-301	2007	\$ 223.271.470,00	433.700	514,81
Valor Adicional frente 3 (Acta 5)	302-305	2007	\$ 90.000.000,00	433.700	207,52
Valor Adicional frente 3 (Acta 8)	306- 310	2008	\$ 118.528.043,00	461.500	256,83
Valor Adicional frente 3 (Acta 9)	311-315	2008	\$ 40.500.000,00	461.500	87,76
Valor inicial Frente 4	285	2006	\$ 457.723.736,00	408.000	1.121,87
Valor Adicional frente 4 (Acta 12)	316- 319	2008	\$ 90.930.119,00	461.500	197,03
Valor total acumulado Frente 3 y 4 y adiciones			\$ 3.647.151.498,00	Valor total acumulado Frente 3 y 4 y adiciones en SMMLV	8.822,58

A folio 284, en la certificación aportada se evidencia que la firma Diconsultoría tuvo un porcentaje de participación del 100%, por lo que el valor del contrato en SMMLV corresponde a **8.822,58**.

De tal forma, se le solicita a la entidad tener en cuenta los documentos aportados en la propuesta presentada por el Consorcio Interventor Vial 4G, en donde se evidencian todos los valores y las fechas del contrato inicial y de los contratos de adición para los frentes que componen el contrato acreditado, y de esta forma se le otorgue el máximo puntaje al Consorcio Interventor Vial 4G.

Atentamente,



**Alfonso Medina Fuentes**

Representante suplente

Consorcio Interventor Vial 4G

CC.79.626.892