



Consortio Interventoría Concesión Ibagué – Cajamarca



Bogotá, 26 de marzo de 2015

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Rad No. 2015-409-017893-2
Fecha: 30/03/2015 10:10:07->703
OEM: C&M CONSULTORES
Anexos: SIN ANEXOS



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: Observación al informe de evaluación

Referencia: Concurso de méritos abierto No. VJ-VGC-CM-003-2015.

En aras de promover los principios que rigen las actuaciones administrativas, entre ellos los relacionados con la transparencia y la igualdad en los concursos públicos, nos permitimos presentar las siguientes observaciones para que sea consideradas por la entidad en el desarrollo del concurso de la referencia:

A. Propuesta Consortio Interventoría Concesión Ibagué – Cajamarca (Proponente No.10)

1. Se solicita a la entidad califique como cumple el contrato No.080 presentado por el Consortio Interventoría Ibagué – Cajamarca comoquiera que ostenta los requisitos establecidos por la entidad en el respectivo pliego de condiciones definitivo en lo que respecta a la experiencia específica.

De la lectura del informe de evaluación preliminar publicado el día 26 de marzo en el SECOP, se observa que el contrato No.080 de 2012 suscrito por C & M Consultores y Transmilenio es calificado por la entidad como no cumple. Señala la ANI que el objeto del contrato no acoge los parámetros de experiencia específica solicitados en el pliego de condiciones en lo concerniente a la acreditación de experiencia en infraestructura de transporte vial, según lo dispuesto en el numeral 1.3 literal (m) del documento de pliego y la respectiva adenda no.1 del proceso.

Desconocemos el por qué la entidad se pronunció con respecto al contrato 080 de la forma anotada, más cuando el pliego fue claro al establecer que para habilitar era factible la presentación de contratos en supervisión o interventoría en infraestructura de transporte, actuando en debida forma la Agencia cuando en la evaluación de requisitos habilitantes califica el contrato en mención como un contrato propio de infraestructura de transporte y que por lo tanto cumple con los requisitos solicitados en la experiencia general consagrada en el numeral 4.13 del pliego de condiciones definitivo.

Ahora bien, partiendo de la base que nuestro contrato 080 de 2012 es un contrato de infraestructura de transporte tal y como lo evalúa la entidad en la experiencia general, debemos proceder a revisar cuales

eran los requisitos de experiencia específica, dado que de la lectura detenida del numeral 5.2 del pliego de condiciones definitivo, se desprende que para obtener el máximo puntaje se requería cumplir con dos tipos de requisitos a saber:

El proponente debe demostrar que ha tenido experiencia en contratos de supervisión o interventoría de proyectos de infraestructura de transporte como contratista en máximo cuatro (4) contratos, que cumplan las siguientes condiciones:

a) Estos contratos pueden ser acreditados directamente por el proponente o sus integrantes en caso de estructura plural, en los términos que se indican al respecto en el presente pliego de condiciones.

b) Como mínimo dos (2) debe ser de supervisión o interventoría de proyectos de infraestructura de transporte vial.

c) Además de los dos (2) contratos requeridos en el literal b) anterior, el oferente deberá aportar para acreditar la experiencia específica como mínimo: Un (1) contrato principal, el cual deberá ser de supervisión o interventoría de una concesión de un proyecto de infraestructura de transporte celebrado y ejecutado en Colombia y que incluya por lo menos dentro de su objeto y/o alcance la supervisión o interventoría que puede ser técnica y financiera, y/o técnica y social, y/o técnica y ambiental del proyecto. (Subrayado y en negrilla).

En este orden de ideas, la experiencia específica podía ser acreditada a través de la presentación de cuatro (4) contratos de supervisión o interventoría de proyectos de infraestructura de transporte, con las condiciones de que por lo menos dos (2) de ellos fueran en infraestructura de transporte vial y que por lo menos otro adicional a los anterior fuera de supervisión o interventoría de una concesión de un proyecto de infraestructura de transporte. En suma, las formulas posibles para cumplir con la experiencia específica podían ser dos contratos de interventoría o supervisión a infraestructura de transporte vial, uno en interventoría o supervisión a una concesión de un proyecto de infraestructura de transporte y un cuarto contrato bien sea en interventoría o supervisión de contratos de infraestructura de transporte o de infraestructura de transporte vial.

En esencia, el literal c del numeral 5.2 del pliego de condiciones definitivo es claro cuando requiere un contrato de interventoría o supervisión de un proyecto de concesión de infraestructura de transporte más no específica que sea de infraestructura vial, como claramente sucede en el literal b del numeral 5.2 del pliego, el cual señala de forma expedita que mínimo dos contratos de los allegados para acreditar la experiencia específica deben ser en infraestructura de transporte vial.

Ahora bien, en lo que respecta a nuestra propuesta los requisitos fueron cumplidos a cabalidad pues presentamos dentro del formato No.7 cuatro (4) contratos, de los cuales tal y como lo exigía el pliego de condiciones fueron presentados tres (3) contratos en interventoría o

supervisión de infraestructura de transporte vial y uno ellos, el contrato 080 de 2012, fue aportado como un contrato de interventoría o supervisión a una concesión de infraestructura de transporte.

Así mismo, se menciona que el contrato 080 de 2012 no es un contrato de interventoría o supervisión de infraestructura de transporte vial, cuando de hecho solo fue presentado para cumplir con el literal c y no con el literal b del numeral 5.2 del pliego de condiciones definitivo que era el que hacía referencia a infraestructura vial. Igualmente, del objeto del contrato aludido se corrobora que el mismo corresponde a una interventoría a una concesión de infraestructura de transporte, pues dentro de las obligaciones del interventor entre otras estaban las de hacer seguimiento a las obras de los parqueaderos y terminales zonales, siendo ejemplo de lo precitado la interventoría a las siguientes obligaciones de los 13 operadores del Sistema Integrado de Transporte Público:

14.1. Terminales zonales:

"... 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, conforme a los requisitos que a continuación se listan:

... 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.

Batería Baños: Se deben proveer baterías de baños que pueda atender la demanda del terminal, se podrán utilizar baños portátiles.

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.

Aislamientos laterales, posterior y contra predios vecinos: mínimo de 5.0 metros o la dimensión que indique la ficha reglamentaria del sector, si es mayor. Los aislamientos no deben ser ocupados por ningún tipo de instalación y serán empradizados y arborizados.

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

Áreas de despacho y/o administración: Se debe garantizar áreas de despacho seguras para los operadores.

Servicios y/o actividades adicionales: Se regularán conforme a la normatividad nacional y distrital vigente en cada caso.

Capacidad de Terminales: La capacidad mínima de terminales es de 30 vehículos.”

“17.3.2 Coordinar con el Concesionario del SIRCI la instalación, configuración, prueba y puesta en marcha del Centro de Control Zonal, con base en los criterios que al efecto indique TRANSMILENIO S.A...

El Centro de Control Zonal se instalará en el lugar que seleccione el CONCESIONARIO, previa aprobación de TRANSMILENIO S.A., respecto de las condiciones de infraestructura y técnicas óptimas para tal fin previstas en el protocolo.”

“19.5.1. Asumir, por cuenta propia o con cargo a la obtención de créditos, la financiación total de los estudios, diseños, actividades de gestión predial, el plan de obras de construcción y todas las demás actividades conexas a la construcción de los Terminales Zonales.”

“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”

“19.5.4. 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.”

Así las cosas la entidad obró en debida forma al considerar al contrato 080 de 2012 como un contrato de infraestructura de transporte, pues en el se realizaron obras relacionadas con el sistema de transporte masivo de pasajeros de la ciudad de Bogotá, cumpliendo con la definición consagrada en el literal (L) del numeral 1.3 del pliego de condiciones definitivo, el cual se encuentra en consonancia con el numeral 10 del artículo 4º de la ley 1682 de 2013, ya que en la misma se contempla que hace parte de la infraestructura de transporte:

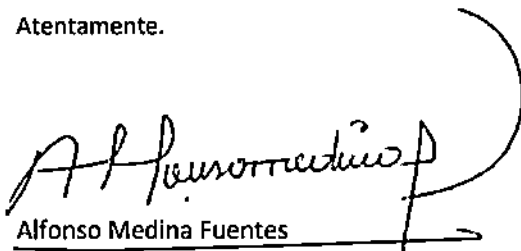
“La infraestructura urbana que soporta sistemas de transporte público, sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público y sistemas integrados de transporte público; el espacio público que lo conforman andenes, separadores, zonas verdes, áreas de control ambiental, áreas de parqueo ocasional, así como ciclo rutas, paraderos, terminales, estaciones y plataformas tecnológicas”.

Revisando en detalle los demás documentos que componen la etapa precontractual del proceso no encontramos referencia alguna que indique que el contrato principal a que hace referencia el

literal c del numeral 5.2 del pliego tenga que ser en infraestructura de transporte vial. Dando cabal cumplimiento a cada uno de los numerales mencionados y en atención a la definición de infraestructura de transporte del numeral 1.3 del pliego, el proponente Consorcio Interventoría Ibagué – Cajamarca allegó el contrato No.080 de 2012 suscrito con Transmilenio, con el fin de acreditar lo dispuesto en el numeral c del numeral 5.2 del pliego, experiencia que cumple íntegramente con lo requerido en el señalado literal.

Así entonces, conociendo que una condición de la experiencia específica está orientada de forma exclusiva a la acreditación de experiencia en infraestructura de transporte vial (literal b del numeral 5.2) y que otra está orientada a la acreditación de experiencia en contratos de interventoría a concesiones de infraestructura de transporte (literal c del numeral 5.2) solicitamos a la entidad dé cumplimiento cabal e irrestricto a los postulados señalados en el pliego de condiciones, los cuales son ley para las partes, y califique como cumple el contrato No.080 de 2012, permitiendo al proponente Consorcio Interventoría Ibagué – Cajamarca contar con el máximo puntaje en lo que compete a su propuesta técnica.

Atentamente.



Alfonso Medina Fuentes
Representante Legal