

ANEXO MATRIZ DE RESPUESTA A OBSERVACIONES

En el literal (i) del numeral 1.3 del pliego de condiciones del proceso de selección N° VJ-VGC-CM-010-2010 se estableció la siguiente definición de infraestructura de transporte:

“Infraestructura de Transporte. **Son todas aquellas obras de: Infraestructura Vial, de puertos, aeropuertos, o Infraestructura Férrea de pasajeros o de carga, urbano o interurbano**”. (Negrilla fuera de texto)

Concordante con lo expuesto, en el numeral 4.10.1 del pliego de condiciones se establece que los contratos a través de los cuales se acredite experiencia deben corresponder a “SUPERVISION O INTERVENTORÍA EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE”.

Los proponentes No. 15 “CONSORCIO DICO - C&M 2015” y No. 48 “CONSORCIO INTERVENTORES UGEPRO” aportan para efectos de acreditar experiencia general y específica el contrato N° 80 de 2012, suscrito entre la Estructura Plural CONSORCIO INTERVENTORIA SITP y TRASMILENIO, cuyo objeto consiste en: *“Realizar la interventoría técnica y operativa de las etapas preoperativa y operativa asociadas a la implementación de trece (13) contratos de concesión, cuyo objeto corresponde a la explotación preferencial y no exclusiva, de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros dentro del esquema del Sistema Integrado De Transporte Público SITP: 1) Usaquén, 2) Engativá, 3) Fontibón, 4) San Cristóbal, 5) Suba oriental, 6) Suba centro, 7) Calle 80, 8) Tintal – zona franca, 9) Kennedy, 10) Bosa, 11) Perdomo, 12) Ciudad Bolívar y 13) Usme”*

Del objeto transcrito resulta claro que el contrato que pretende hacer valer el proponente **lo relaciona** con el modo de transporte vial, siendo necesario resaltar que en el pliego de condiciones se encuentra definido de manera específica este concepto en los siguientes términos:

“entiéndase como Infraestructura de Transporte Vial: a) Las obras de infraestructura de carreteras pavimentadas con un ancho de carril mayor o igual a 3.50 47 metros, que incluyen Obras de Drenaje, ; ó b) Las obras de infraestructura de carreteras primarias pavimentadas que cumplen la función básica de integración de ciudades o localidades entre sí, y/o conexión con zonas portuarias o fronterizas; y/o las obras de infraestructura de carreteras secundarias pavimentadas que unen cabeceras municipales entre sí y/o que provienen de una cabecera municipal y conectan con una carretera primaria; ó c.) Las obras de infraestructura de vías urbanas y rurales de primer orden, que en su construcción tengan pavimentos rígidos y/o flexibles. Para el caso de vías urbanas serán aquellas que se consideren de la malla vial arterial”.

Teniendo en cuenta lo expuesto y toda vez que en la definición de infraestructura de transporte se eliminó la posibilidad de acreditar experiencia a través contratos que incluyan obras relacionadas con infraestructura de transporte en sus diferentes modos, contenida en otros procesos de selección adelantados por la Entidad, resulta clara la interpretación que se debe dar a la regla establecida en el pliego de condiciones del proceso de selección N° VJ-VGC-CM-010 de 2015.

No obstante lo expuesto y en gracia de discusión se resalta que el requisito alusivo a la experiencia contenido en el pliego de condiciones remite ineludiblemente a la definición establecida en el literal (j) “*Infraestructura de Transporte Vial*” del numeral 1.3 “DEFINICIONES”, toda vez que al suprimirse la expresión “relacionadas” que fue utilizada en otrora en algunos procesos y que dio lugar a ciertas

interpretaciones por parte de algunos proponentes y al determinarse que “infraestructura de transporte” **son todas aquellas obras de infraestructura vial**, resulta claro que ya no se entenderían incluidas las actividades correspondientes al contrato aportado por el observante, lo cual encuentra su sustento en el interés general que persigue la Entidad, consistente en garantizar que el interventor seleccionado con el proceso que nos ocupa, cuente con la idoneidad y experiencia directamente relacionada con el objeto contractual que permita realizar una vigilancia adecuada a la ejecución de los diferentes contratos de concesión incluidos dentro del alcance del proceso de selección.

Por otro lado, no resultan válidos los argumentos expuestos por el observante, toda vez que cada proceso de selección contiene reglas que son independientes de los demás procesos que adelanta la Entidad, Estas reglas son las llamadas a regular la evaluación de las propuestas, atendiendo la naturaleza jurídica del pliego de condiciones, así lo ha manifestado el Consejo de Estado, en los siguientes términos:

“En esa perspectiva, el pliego de condiciones es el acto jurídico fundamental sobre el cual gira toda la etapa de selección del contratista, es decir, la precontractual, por cuanto en el mismo se fija el objeto del contrato a suscribir, se identifica la causa del negocio jurídico, se determina el procedimiento o cauce a surtirse para la evaluación objetiva y técnica de las ofertas, y se indican los plazos y términos en que se ejecutará todo el proceso que culminará con la adjudicación del contrato o con la declaratoria de desierta.”¹

Con base en lo expuesto resulta claro que el Comité Evaluador debe remitirse a las reglas objetivas, justas, claras y completas contenidas en el pliego de condiciones del Concurso de Méritos N° VJ-VGC-CM-010 de 2015, toda vez que este constituye la ley del proceso de selección.

1 Consejo de Estado, Sección tercera, Sentencia 24 de julio de 2013. Rad N°05001-23-31-000-1998-00833-01(25642). M.P. ENRIQUE GIL BOTERO