



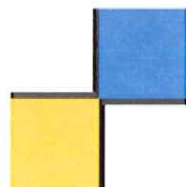
Agencia Nacional de
Infraestructura

REPARACIÓN Y ATENCIÓN DE PUNTOS CRÍTICOS QUE PRESENTA LA VÍA FÉRREA EN LOS TRAMOS: LA DORADA - CHIRIGUANÁ Y BOGOTÁ - BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS, ASÍ COMO SU ADMINISTRACIÓN, MANTENIMIENTO, VIGILANCIA, OPERACIÓN Y CONTROL DE TRÁFICO ENTRE OTRAS ACTIVIDADES.



OBSERVACIONES A LOS PROPONENTES

CONSORCIO FERROVIARIO DE LOS ANDES



MOTA-ENGIL



Bogotá D.C., 5 de mayo de 2017

Señores

Agencia Nacional de Infraestructura - ANI
Avenida Eldorado - CAN
Edificio Ministerio de Transporte, Tercer piso
Ciudad

Referencia: Licitación Pública No. VJ-VELP-01-2017 cuyo objeto es la “Reparación y atención de puntos críticos que presenta la vía férrea en los tramos: La Dorada – Chirigüaná y Bogotá – Belencito según lo establecen los apéndices técnicos, así como su administración, mantenimiento, vigilancia, operación y control de tráfico entre otras actividades”.

Asunto: Observaciones al informe de Evaluación Preliminar.

Respetados señores,

Dando cumplimiento a los términos fijados en el cronograma del proceso de selección de la Referencia, y teniendo en cuenta el informe preliminar de evaluación publicado el pasado 27 de abril de 2017 por la ANI (la “Entidad”), a través del presente documento sometemos a consideración de la Entidad observaciones al informe preliminar, relacionadas con el incumplimiento por parte de los Proponentes No. 1, 3 y 4, respecto de lo establecido en los Pliegos de Condiciones para los requisitos de habilitación.

Agradecemos su atención, lectura y gestión cuidadosa del documento adjunto, que presentamos ante ustedes.

Atentamente,



Paulo Miguel De Castro Ferreira Medeiros
Representante
CONSORCIO FERROVIARIO DE LOS ANDES

Se adjunta:

- Anexo 1: Observaciones al Proponente No. 1
- Anexo 2: Observaciones al Proponente No. 3
- Anexo 3: Observaciones al Proponente No. 4





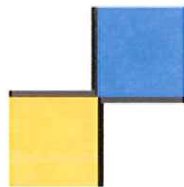
Agencia Nacional de
Infraestructura

CONSORCIO IBINES FÉRREO

Integrado por:

1. IBEROVIAS EMPRESA CONSTRUCTORA S.A.
2. INFRAESTRUCTURA NACIONAL LTDA.
3. INGERAL COMPAÑÍA S.A.S.
4. ESPINA Y DELFÍN COLOMBIA

CONSORCIO FERROVIARIO DE LOS ANDES



MOTAENGIL



PROPONENTE No. 1 CONSORCIO ÍBINES FERREO

Observación No. 1.- Poder especial otorgado por el integrante IBEROVÍAS EMPRESA CONSTRUCTORA SA.

El integrante del Proponente, IBEROVÍAS EMPRESA CONSTRUCTORA SA (sociedad extranjera), presenta en la propuesta a folios 23 al 26, poder especial otorgado el día 30 de octubre de 2012, a FRANCISCO JOSÉ UTRILLA OCAÑA, para que en virtud de dicho poder represente a la sociedad extranjera en sus actividades comerciales a desarrollar en Colombia.

Sin embargo, consideramos que en virtud de respetar las exigencias mínimas de vigencia de los documentos aportados en la propuesta, y que acreditan puntualmente la capacidad jurídica del proponente (o de sus miembros en caso de tratarse de una estructura plural), la Entidad debe solicitar a IBEROVÍAS EMPRESA CONSTRUCTORA S.A. que presente un documento mediante el cual se pueda constatar que las facultades otorgadas en el año 2012 a través del poder especial anteriormente referido, se encuentran vigentes a la fecha.

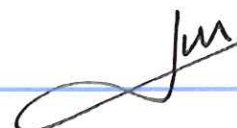
Lo anterior, toda vez que la Entidad debe propender por garantizar el derecho a la igualdad entre los proponentes de la presente licitación pública, y no hacer algún tipo de distinción entre los integrantes nacionales y extranjeros.

Así las cosas, la sociedad IBEROVÍAS debe aportar un documento idóneo, en el cual se verifique que a la fecha del cierre del proceso el poder otorgado al señor FRANCISCO JOSÉ UTRILLA OCAÑA no ha sido revocado, ni que el mismo previamente renunció al mandato conferido, de manera que se constante que sin lugar a dudas y de conformidad con los Pliegos de Condiciones se logre acreditar las facultades y atribuciones otorgadas al apoderado especial designado. En caso que no se logré aportar dicho documento, la Entidad deberá calificar como NO HABIL jurídicamente, la Propuesta No. 1 por no acreditarse la capacidad jurídica del mismo para actuar en el presente proceso.

Observación No. 2.- Certificado de capacidad de proponentes no obligados a inscribirse en el RUP.

El integrante del Proponente, IBEROVÍAS EMPRESA CONSTRUCTORA SA (sociedad extranjera), presenta en la propuesta a folios 27 al 28, el Formato 2 "*certificado de capacidad de proponentes no obligados a inscribirse en el RUP*", acreditando la información financiera de dicha sociedad no domiciliada en Colombia, con corte al 31 de diciembre de 2015.

Al respecto consideramos, que:



1. La posibilidad de acreditar la capacidad financiera del proponente o de los integrantes del proponente, con la información financiera cuyo corte no fuera la del año inmediatamente anterior a la fecha del cierre del presente proceso, el año 2016, está prevista para el siguiente evento:
 - i. Que el proponente o sus integrantes estén obligados a estar inscritos en el RUP y por ende a presentarlo en la propuesta para acreditar los requisitos jurídicos, financieros y técnicos exigidos.
 - ii. Que el proponente o sus integrantes, hayan iniciado el trámite de renovación del RUP dentro del término fijado por la ley para el efecto.
 - iii. Que a la fecha fijada por la Entidad para la respectiva revisión de los requisitos habilitantes, el RUP con la información financiera del año inmediatamente anterior aún se encuentre en trámite de renovación o esté vigente pero le haga falta adquirir firmeza, caso en el cual, la Entidad tomará el RUP que a dicha fecha se encuentra vigente y en firme, que en ese caso, sería el RUP con la información con corte a 2015.

Por lo tanto, la posibilidad de acreditar la información financiera con un corte distinto a la correspondiente al cierre del año inmediatamente anterior a la fecha de cierre del presente proceso, no está previsto para las sociedades extranjeras no obligadas a estar inscritos en el RUP.

Así las cosas, la información correcta que debe acreditarse en el Formato 2 a presentar por el integrante IBEROVÍAS EMPRESA CONSTRUCTORA SA, debe corresponder al corte de 31 de diciembre de 2016, toda vez que al momento del cierre del proceso de selección, dicha sociedad ya cuenta con la información financiera del año inmediatamente anterior (2016).

Así las cosas, vale la pena resaltar que uno de los integrantes de este mismo Consorcio, la empresa ESPINA & DELFIN SL (sociedad extranjera, igualmente de nacionalidad española), acredita en la propuesta un RUP renovado; documento el cual, dada esta característica, tiene inscrito para la actualización de índices financieros la información contable y financiera de dicha sociedad extranjera con corte al 31 de diciembre de 2016, tal como es verificable en el reverso del folio 60 de la propuesta, situación por la cual sería posible deducir que IBEROVÍAS EMPRESA CONSTRUCTORA SA, sociedad extranjera española, a la fecha del cierre del proceso, también contaría con los estados financieros actualizados para el año inmediatamente anterior a la fecha del cierre del presente proceso, es decir el año 2016.

En este sentido, la sociedad IBEROVÍAS como sociedad no domiciliada en Colombia y sin sucursal, por ende no obligada a inscribirse en el RUP, deberá presentar el Formato 2 "*certificado de capacidad de proponentes no obligados a inscribirse en el RUP*", acreditando



MOTAENGIN



la información financiera con corte al 31 de diciembre de 2016, a fin de que la evaluación y análisis de la capacidad jurídica, técnica y financiera de este sea ajustada a la situación actual de dicha empresa.

Observación No. 3: Experiencia TIPO A Contrato de Orden No. 2

El Proponente No. 1 aporta a través de su integrante IBEROVÍAS una certificación para acreditar la experiencia TIPO A “*experiencia en construcción y/o rehabilitación y/o renovación y/o mejoramiento de vías férreas*” cuyo objeto es “*Plataforma y Vía de la Línea de Alta Velocidad Bobadilla – Granada. Tramo: Valderrubio – Pinos Puente*”, que obra a folios 232 al 233.

En el punto 3 de dicha certificación, se indica que: “*(...). Asimismo, el Proyecto contiene las actuaciones necesarias para la ejecución de las obras de infraestructura, tales como: movimiento de tierra, estructuras (puentes, pasos superiores e inferiores), reposición de servicios y servidumbres afectadas, la construcción de conexiones transversales que aseguran la permeabilidad viaria y el acondicionamiento de las obras de drenaje*”.

Así las cosas, el alcance de dicho objeto, describe el alcance total del proyecto, sin que se acredite un alcance en obras de superestructura en VÍA FÉRREA¹, en vía principal.


Es claro que, para que el contrato sea válido como VÍA FÉRREA en proyectos ferroviarios o subsistemas férreos, debe contener dentro de las actividades descritas en el documento aportado, como mínimo actividades que involucren rieles, traviesas y balasto o losas de concreto. Sin embargo, dicha certificación, acredita actividades diferentes a las propias de obras de VÍA FÉRREA, en vía principal.

Por lo anteriormente expuesto, solicitamos a la Entidad tener como NO CUMPLE el Contrato de orden No. 2 aportado para acreditar la Experiencia TIPO A, toda vez que no se acredita un contrato ejecutado o en ejecución en el cual se logre constar experiencia en construcción y/o rehabilitación y/o renovación y/o mejoramiento de vías férreas en vía principal, dando alcance al Pliego de Condiciones.

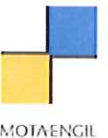
Observación No. 4: Experiencia TIPO C

El documento aportado a folios 238 y 239, para acreditar la Experiencia TIPO C (Experiencia en operación de trenes de carga) exigida en el presente proceso de selección, NO CUMPLE, toda vez que, el alcance del objeto de dicho Contrato fue en transporte de materiales para la obra, y el Pliego de Condiciones, así como la Adenda No. 1, no lo permiten.

¹ “VÍAS FÉRREAS: Parte de la infraestructura ferroviaria conformada por el sitio por el cual se desplazan los trenes, constan básicamente de rieles apoyados sobre traviesas que se disponen sobre una capa de balasto, o sobre losas de concreto para trenes de carga, pasajeros, sistemas de transporte masivo en el modo ferroviario y tranvía.”



Aunado a lo anterior, y teniendo en cuenta lo expresado en el objeto de dicho contrato "Montaje de la Superestructura Férrea hasta la entrega final de 86,11 kilómetros de vía férrea del sector Caimalito (Km 369) a la Felisa (Km 455) para realizar a todo costo las actividades de rehabilitación de vía férrea incluyendo obras de drenaje, estabilización y reconformación del corredor férreo, nivelación, señalización y planos de construcción.", se constata que el objeto es únicamente rehabilitación de VÍA FÉRREA más no, de operación de trenes de carga como es solicitado en este proceso de selección para la Experiencia TIPO C.





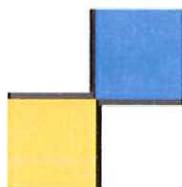
Agencia Nacional de
Infraestructura

CONSORCIO VÍAS FÉRREAS CENTRALES

Integrado por:

1. INTERANDINA DE INGENIERÍA S.A.S.
2. LOGITREN FERROVIARIA S.A.
3. COLOMBIANA DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA S.A.S.
4. SONACOL S.A.S.

CONSORCIO FERROVIARIO DE LOS ANDES



MOTAENGIL



PROPONENTE No. 3 CONSORCIO VIAS FÉRREAS CENTRALES

Observación No. 1.- Poder otorgado por LOGITREN FERROVIARIA S.A.

El integrante LOGITREN FERROVIARIA SA, otorga en España, un poder especial a favor de JUAN PASTOR RUIZ, el cual obra a folios 55 al 57 de la propuesta, sin que frente al mismo se pueda constatar los siguientes requisitos para que sea entendido como un documento válido para acreditar la capacidad jurídica del mencionado integrante para su representación y por ende, participación de LOGITREN en la presente licitación pública:

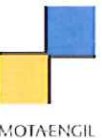
1. El poder no fue otorgado en cumplimiento de lo expresado en el artículo 74 del Código General del Proceso de Colombia, el cual manifiesta:

“(...) Los poderes podrán extenderse en el exterior, ante cónsul colombiano o el funcionario que la ley local autorice para ello; en ese último caso, su autenticación se hará en la forma establecida en el artículo 251²// Cuando quien otorga el poder fuere una sociedad, si el cónsul que lo autentica o ante quien se otorga hace constar que tuvo a la vista las pruebas de la existencia de aquella y que quien lo confiere es su representante, se tendrán por establecidas estas circunstancias. (...)”.

En este sentido, y en concordancia con lo consagrado en artículo 251³ del Código General del Proceso, al ser otorgado el documento en el extranjero (España), es obligatorio para que este sea considerado como auténtico que se cumpla con el procedimiento de Apostilla bajo los términos expresados en la Convención de la Haya del 5 de octubre de 1961 sobre la abolición del requisito de legalización para documentos públicos otorgados en el extranjero. Sin el cumplimiento del señalado proceso de legalización el poder presentado en la propuesta, no puede ser considerado auténtico, ni válido para efectuar la respectiva evaluación.

2. Adicional a lo anterior, el documento aportado no acredita la presentación personal y reconocimiento de firmas del representante legal de la sociedad LOGITREN, ante el cónsul colombiano o el funcionario competente para tales fines, así como tampoco, se acredita, las consideraciones con la existencia y representación de la sociedad otorgante del poder.

³ Artículo 251. *Documentos en idioma extranjero y otorgados en el extranjero. “(...) Los documentos públicos otorgados en país extranjero por funcionario de este o con su intervención, se aportarán apostillados de conformidad con lo establecido en los tratados internacionales ratificados por Colombia. En el evento de que el país extranjero no sea parte de dicho instrumento internacional, los mencionados documentos deberán presentarse debidamente autenticados por el cónsul o agente diplomático de la República de Colombia en dicho país, y en su defecto por el de una nación amiga. La firma del cónsul o agente diplomático se abonará por el Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, y si se trata de agentes consulares de un país amigo, se autenticará previamente por el funcionario competente del mismo y los de este por el cónsul colombiano. Los documentos que cumplan con los anteriores requisitos se entenderán otorgados conforme a la ley del respectivo país.”*



MOTAENGL



Por todo lo anterior, y bajo lo exigido por las leyes colombianas, así como por el Pliego de Condiciones, el documento aportado NO acredita la capacidad jurídica de JUAN PASTOR RUIZ para obligar a LOGITREN, y así asociarse en una estructura plural, presentar propuesta, celebrar el contrato, y actuar en nombre y en representación de la sociedad extranjera en los distintos actos relacionados con el presente proceso de selección.

Observación No. 2.- Certificado de capacidad de proponentes no obligados a inscribirse en el RUP

El integrante del Proponente, LOGITREN FERROVIARIA SA (sociedad extranjera), presenta en la propuesta a folios 213 al 222, el Formato 2 "*certificado de capacidad de proponentes no obligados a inscribirse en el RUP*", acreditando la información financiera de dicha sociedad no domiciliada en Colombia, con aquella con corte al 31 de diciembre de 2015.

Al respecto consideramos, que:

1. La posibilidad de acreditar la capacidad financiera del proponente o de los integrantes del proponente, con la información financiera cuyo corte no fuera la del año inmediatamente anterior a la fecha del cierre del presente proceso, está prevista como una excepción que opera para el siguiente evento:
 - i. Que el proponente o sus integrantes estén obligados a estar inscritos en el RUP y por ende a presentarlo en la propuesta para acreditar los requisitos jurídicos, financieros y técnicos exigidos.
 - ii. Que el proponente o sus integrantes, hayan iniciado el trámite de renovación del RUP dentro del término fijado por la ley para el efecto.
 - iii. Que a la fecha fijada por la Entidad para la respectiva revisión de los requisitos habilitantes, el RUP con la información financiera del año inmediatamente anterior (2016) aún se encuentre en trámite de renovación o esté vigente pero le haga falta adquirir firmeza, caso en el cual, la Entidad tomará el RUP que a dicha fecha se encuentra vigente y en firme, que en ese caso, sería el RUP con la información con corte a 2015.

Por lo tanto, la posibilidad de acreditar la información financiera con un corte distinto a la correspondiente al cierre del año inmediatamente anterior a la fecha de cierre del presente proceso, no estaba prevista para las sociedades extranjeras no obligadas a estar inscritos en el RUP.






Así las cosas, la información correcta que debe acreditarse en el Formato 2 a presentar por el integrante LOGITREN FERROVIARIA SA, es aquella que corresponda al corte al 31 de diciembre de 2016, toda vez que al momento del cierre del proceso de selección, dicha sociedad ya cuenta con la información financiera del año inmediatamente anterior, es decir el 2016.

Tal como se mencionó para el caso del Proponente No. 1, resulta pertinente para esta argumentación resaltar que el integrante del Consorcio Ibínes Férreo, ESPINA & DELFIN (igualmente sociedad española), ha acreditado un RUP renovado, en donde consta la información financiera con corte al 31 de diciembre de 2016 y que en este sentido, es deducible que tanto LOGITREN FERROVIARIA, así como la mencionada Iberovías, (siendo ambas sociedades extranjeras con nacionalidad española al igual que Espina & Delfín) se encuentran en la capacidad y deber de reportar sus estados y balances contables y financieros con corte 2016, de manera que la evaluación de los correspondientes índices financieros se realice de conformidad con la realidad económica y financiera de estas empresas.

Observación No. 3.- Experiencia TIPO A Contratos de orden No. 1 y 2

- En relación con el Contrato de Orden No. 1, tenemos que:

De acuerdo al numeral 2.7 para la acreditación de la Experiencia Tipo A: EXPERIENCIA EN CONSTRUCCIÓN, REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DE **VÍAS FÉRREAS**: se requiere la presentación de contratos terminados o en ejecución cuyo objeto comprenda: "(ii) Construcción y/o rehabilitación y/o renovación y/o Mejoramiento **de vía** en proyectos ferroviarios; y (iii) Mantenimiento **de vía** en proyectos ferroviarios."

Por su parte, el Contrato de orden No. 1, que obra a folio 302, presentado por el integrante del proponente, COLOMBIANA DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS SAS, que tiene por objeto "Línea: Valencia – Tarragona. Tramo: Vandellos – Tarragona. Subtramo I. Duplicación de Vía y Adecuación a 200/220 Km/h. plataforma", NO CUMPLE con el objeto requerido por la ANI en los términos de referencia de la licitación pública, puesto que en Adenda 1, la Entidad incluyó, para efectos del Pliego de Condiciones, la definición de "vías férreas", en los siguientes términos:

"VÍAS FÉRREAS: Parte de la infraestructura ferroviaria conformada por el sitio por el cual se desplazan los trenes, constan básicamente de rieles apoyados sobre traviesas que se disponen sobre una capa de balasto, o sobre losas de concreto para trenes de carga, pasajeros, sistemas de transporte masivo en el modo ferroviario y tranvía."

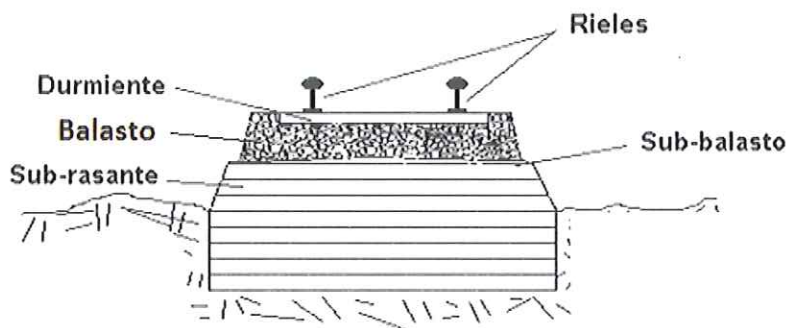
Así las cosas, es perfectamente claro que para que el contrato sea tenido en cuenta, debe tratarse de construcción y/o rehabilitación y/o renovación y/o mejoramiento en "**VÍAS FÉRREAS**" en vía principal, que implicarían necesariamente, la ejecución de como



mínimo, actividades que involucren la instalación de rieles, traviesas y balasto o losas de concreto en vía principal; actividades cuya ejecución no se logra acreditar en la certificación aportada por el oferente, por lo que no se logra constatar, que la construcción y/o rehabilitación y/o renovación y/o mejoramiento, se haya ejecutado en vía principal", tan es así, que el mismo documento en el párrafo 5, ratifica lo anteriormente afirmado por nosotros, así:

"El proyecto incluye la obra civil de creación de la plataforma para la doble vía, hasta el nivel de sub-balasto" –se resalta-

Si observamos la sección transversal típica de una vía férrea, es claro que si en el contrato en mención solo se realizaron actividades de obra, hasta el nivel de sub-balasto en vía principal, no se realizaron las actividades propias en VÍA FÉRREA de un proyecto ferroviario como lo es el suministro e instalación del balasto, durmiente y riel.



Perfil de la vía ferroviaria

Por todo lo anteriormente expuesto, solicitamos a la Entidad calificar como NO CUMPLE el Contrato de orden No. 1 presentado dentro de la Experiencia TIPO A, ya que el mismo no acredita lo solicitado por la Entidad en el pliego de condiciones y sus adendas.

- En relación con el Contrato de Orden No. 2, tenemos que:

El integrante del proponente COLOMBIANA DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS SAS, quien acredita la experiencia de su accionista Construcciones Rubau SA, con la certificación aportada a folio 304 de la propuesta, en el cual se establece que el contrato ejecutado tiene por objeto: *"Obras de construcción de plataforma del nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de levante, Madrid–Castilla, La Mancha–Comunidad, Valenciana–Región de Murcia. Tramo: Picanya–Valencia"*, el cual NO CUMPLE con el objeto requerido por la ANI en los términos de referencia de la licitación pública, puesto que en Adenda 1, la Entidad incluyó, para efectos del Pliego de Condiciones, la definición de "vías férreas", "proyectos ferroviarios" y "subsistemas férreos":

"VÍAS FÉRREAS: Parte de la infraestructura ferroviaria conformada por el sitio por el cual se desplazan los trenes, constan básicamente de rieles apoyados sobre



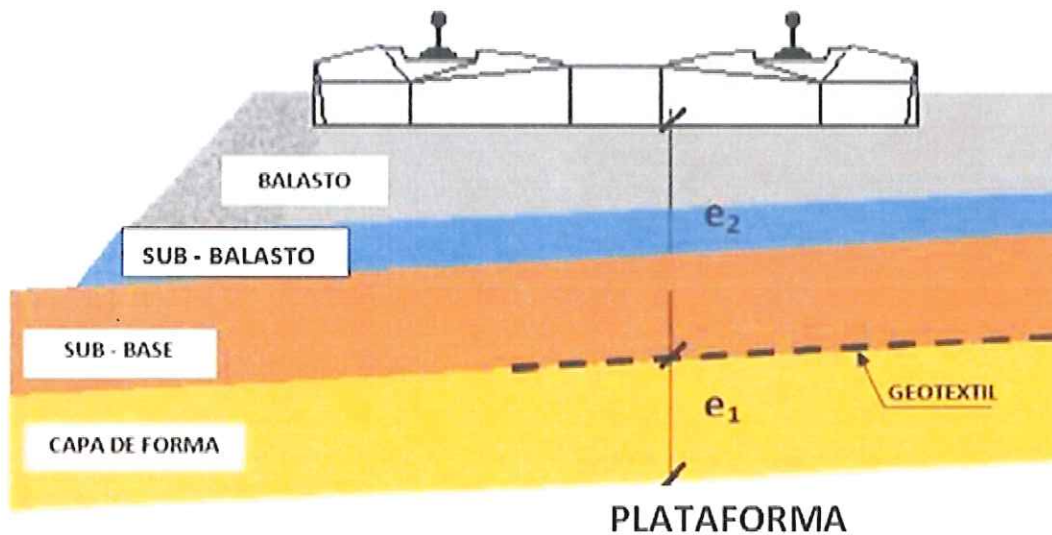
Juan

traviesas que se disponen sobre una capa de balasto, o sobre losas de concreto para trenes de carga, pasajeros, sistemas de transporte masivo en el modo ferroviario y tranvía.” –se resalta-

“PROYECTOS FERROVIARIOS: Entiéndase como proyectos ferroviarios trenes de carga, pasajeros, metros, tranvías y trenes de alta velocidad.”

“SUBSISTEMAS FÉRREOS: Se refiere al resultado de la división del sistema ferroviario completo. Estos subsistemas tienen que ver con sistemas urbanos tipo metro y/o tranvía y/o alta velocidad y/o suburbanos y/o sistemas de carga.”

Es decir que para que el contrato sea tenido en cuenta dentro de una **vía férrea** en proyectos ferroviarios o subsistemas férreos, debe haberse ejecutado como mínimo, actividades que involucren la instalación de rieles, traviesas y balasto o losas de concreto en **vía principal**; actividades cuya ejecución no se logra acreditar en la certificación aportada por el proponente, por lo que no se logra constatar, que la construcción y/o rehabilitación y/o renovación y/o mejoramiento, se haya ejecutado en **vía principal**.



Sección Tipo: Bajo la capa de forma está la plataforma y entre el balasto y la sub base se halla el sub balasto

Si observamos la figura anterior, la misma expone que la definición de **plataforma** se refiere a la conformación del terraplén por donde se realizará posteriormente la conformación de las diferentes capas de asiento de los durmientes, demostrando así que el objeto del contrato aportado **NO CUMPLE**, ya que como bien dice su objeto lo que acredita son “Obras de **construcción de plataforma del nuevo acceso ferroviario (...)**”, mas no la ejecución de las actividades que involucren la instalación de rieles, traviesas y balasto o losas de concreto en **vía principal**.



MOTAENGI



Por otro lado, y en adición a lo anterior, al tener en cuenta no solo la definición de “Vías Férreas”, sino además aquella al respecto de los “Subsistemas férreos” (entendidos como una división o divisiones del sistema ferroviario), solicitamos a la Entidad, que reclasifique este contrato aportado, como experiencia en subsistema; lo anterior, fundamentado en el objeto acreditado, el cual establece: “*Obras de **construcción de la plataforma del nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante, Madrid – Castilla La Mancha – Comunidad Valenciana – Región de Murcia. Tramo: Picanya – Valencia***”, pues de su simple lectura, se observa claramente que se realizó la construcción (hasta nivel de plataforma) de un **acceso férreo** a la línea de alta velocidad de Levante (vía principal) a la altura de la ciudad de Valencia. Por lo tanto, el tramo construido no pertenece a la Línea de Levante y sí, consiste en solo la construcción del **acceso** de alimentación, como una división del sistema ferroviario.

Por lo tanto, al pertenecer a un subsistema férreo, este debe ser clasificado como sistema urbano de alta velocidad y cuya acreditación debería efectuarse aportando el mínimo requerido de 20 km exigidos⁴. Por lo tanto, la certificación aportada NO CUMPLE con el mínimo exigido pues solamente se aporta 4.2 Km.

Así las cosas, los Contrato de orden No. 1 y No. 2 aportados por el Proponente para acreditar la Experiencia TIPO A, en construcción y/o rehabilitación y/o renovación y/o mejoramiento, deben ser calificados por la Entidad como NO CUMPLE.

Observación No. 4.- Experiencia TIPO C Contrato de Orden No. 1

Según el numeral 2.7 modificado por la Adenda No. 1, establece que para la acreditación de la Experiencia TIPO C, se exige la presentación de contratos terminados o en ejecución donde el proponente haya realizado “OPERACIÓN DE TRENES DE CARGA” y acredite como criterio de evaluación que el proponente haya movilizado más de 20.000 toneladas en un año.

Así mismo, el Pliego de Condiciones establece la siguiente excepción frente al tipo de carga movilizada, expresando:

“No se tendrán en cuenta contratos de operación de suministro de materiales o personal para mantenimiento de vía.”

Ahora bien, la certificación aportada a folio 314 de la propuesta:

1. NO acredita, el tipo de carga transportada.

⁴ Página 7 de la Adenda No. 1 al Pliego de Condiciones: “*Para la acreditación de la experiencia tipo A, en construcción, rehabilitación y mantenimiento de vías férreas, cada uno de los contratos deberá certificar como mínimo la longitud requerida.*”

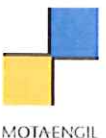
Es necesario que se acredite el tipo de carga, con el objeto de confirmar que la carga no se refiera a la de los tipos excluidos en el Pliego: "(...) suministro de materiales o personal para mantenimiento de vía."

2. NO acredita, la autenticidad del documento aportado.

La Apostilla que obra a folio 315 de la propuesta, fue realizada sobre el documento notarial, que acredita que la certificación mediante la cual se pretende acreditar la Experiencia TIPO C es una copia auténtica, desconociendo así, la exigencia legal⁵ que deben cumplir los documentos que hayan sido otorgados en el extranjero y que se quieran acreditar en Colombia, así como lo expresado en el numeral **1.27.2. DOCUMENTOS OTORGADOS EN EL EXTERIOR** del Pliego de Condiciones bajo los siguientes términos:

"(...) II

En este caso sólo será exigible la Apostilla, trámite que consiste en el certificado mediante el cual se avala la autenticidad de la firma y el título a que ha actuado la persona firmante del documento y que se surte ante la autoridad competente en el país de origen. (...)"



MOTAENGIL

⁵ Artículo 251 del Código General del Proceso, Ley 1564 de 2012.



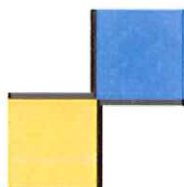
Agencia Nacional de
Infraestructura

UNIÓN TEMPORAL CORREDORES FÉRREOS

Integrado por:

1. AGRUPACIÓN GUINOVART OBRAS Y SERVICIOS HISPANIA S.A. SUCURSAL COLOMBIA.
2. FERROVIARIA S.A. ORIENTAL S.A. SUCURSAL COLOMBIA

CONSORCIO FERROVIARIO DE LOS ANDES



MOTA-ENGIL



PROPONENTE No. 4

UNIÓN TEMPORAL CORREDORES FÉRREOS

Observación No. 1.- Capacidad Residual. Mayor ingreso operacional presentado por el integrante GUINOVART.

El documento aportado en la propuesta a folios 152 (reverso) al 185, con el que se pretende acreditar el mayor ingreso operacional dentro de los últimos cinco años, no cumple con la exigencia legal⁶ con la cual deben cumplir los documentos que hayan sido otorgados en el extranjero y que se quieran acreditar en Colombia, así como con lo expresado en el numeral **1.27.2. DOCUMENTOS OTORGADOS EN EL EXTERIOR** del Pliego de Condiciones bajo los siguientes términos:

“(…). //

En este caso sólo será exigible la Apostilla, trámite que consiste en el certificado mediante el cual se avala la autenticidad de la firma y el título a que ha actuado la persona firmante del documento y que se surte ante la autoridad competente en el país de origen. (...)”

Así las cosas, y teniendo en cuenta que el documento aportado no fue apostillado, debe ser calificado por la Entidad como un documento que no cumple con lo exigido por la ley y por el presente Pliego de Condiciones, y por lo tanto, calificar como NO HÁBIL la propuesta de la UNIÓN TEMPORAL CORREDORES FÉRREOS.

Observación No. 2.- Capacidad residual. Formato 5C CR-2 Capacidad Técnica

El integrante del Proponente AGRUPACIÓN GUINOVART, en el Formato 5C CR-2 que obra a folio 275 de la propuesta, informa que a la fecha de suscripción de dicho documento, los contratos de vinculación laboral del Ing. Civil Apolinar Lopez y del Arq. Bernardo Londoño, ya no están vigentes, y sin embargo, si incluyen a dichos profesionales para acreditar la capacidad técnica de la empresa.

Por consiguiente, se solicita a la Entidad pedir a dicho Proponente, que acrediten la capacidad técnica de su integrante, teniendo en cuenta solo aquel personal que a la fecha del cierre del proceso de Licitación contaran con una vinculación vigente.

Observación No. 3.- Capacidad residual. Formato 5D CR-3 SCE

El proponente Ferroviaria Oriental S.A. en el formato 5D Saldo de Contratos en Ejecución – SCE, declara que “no posee contratos de obra en ejecución”. Sin embargo, dicha afirmación no se ajusta a la verdad, por cuanto esta empresa, actualmente, siendo integrante de la UNIÓN TEMPORAL FERROVIARIA CENTRAL con una participación del uno por ciento (1%), se encuentra ejecutando

⁶ Artículo 251 del Código General del Proceso, Ley 1564 de 2012.



el Contrato de Obra No. 418 del 17 de octubre de 2013, celebrado con la ANI, el cual tiene por objeto *“la reparación y atención de puntos críticos que presenta la Vía Férrea de los tramos La Dorada – Chiriguaná; Puerto Berrío-Cabañas y en el Ramal de Puerto Capulco, así como su administración, mejoramiento, mantenimiento, vigilancia y control de tráfico”*, tal y como se evidencia en la certificación aportada por el Proponente No. 3 que obra a folio 308.

Se resalta, que en dicho Formato de SCE, deben ser incluidos la totalidad de contratos en ejecución celebrado en Colombia, así como en el extranjero.

Así las cosas, dicho formato suscrito por el Apoderado, así como por la revisora fiscal, no se ajusta a la realidad, por lo que, la Entidad deberá tener como NO CUMPLE el Formato presentado, y por ende calificar NO HÁBIL financieramente al Proponente.

Observación No. 4.- Certificación Experiencia TIPO A, Contrato de orden No. 1

El documento aportado en la propuesta, obrante a folios 297 al 300, con el que se pretende acreditar la Experiencia TIPO A, no cumple con la exigencia legal⁷ con la cual deben cumplir los documentos que hayan sido otorgados en el extranjero y que se quieran acreditar en Colombia, así como con lo expresado en el numeral **1.27.2. DOCUMENTOS OTORGADOS EN EL EXTERIOR** del Pliego de Condiciones bajo los siguientes términos:

“(...). //

En este caso sólo será exigible la Apostilla, trámite que consiste en el certificado mediante el cual se avala la autenticidad de la firma y el título a que ha actuado la persona firmante del documento y que se surte ante la autoridad competente en el país de origen. (...)”

Así las cosas, y teniendo en cuenta que el documento aportado no fue apostillado de forma correcta, toda vez que la diligencia de apostille se realizó sobre la acreditación de copia auténtica, la misma, debe ser evaluada por la Entidad como un documento que no cumple con lo exigido por la ley y por el presente Pliego de Condiciones, y por lo tanto, calificar como NO HÁBIL la propuesta de la UNIÓN TEMPORAL CORREDORES FÉRREOS.

Observación No. 5.- Certificación Experiencia TIPO A Contrato de orden No. 3

La certificación aportada para acreditar la Experiencia Tipo A, NO CUMPLE, toda vez, la fecha emisión de dicha certificación emitida por ADIF fue el 24 de octubre de 2016, y en su numeral tercero, establece que *“la finalización del contrato está prevista para el día 31 de diciembre de 2016 (...)”*.

En este sentido, a la fecha de cierre del presente proceso de selección, el integrante del proponente deberá acreditar si dicho contrato está terminado o si fue objeto de alguna adición; en caso de dicho contrato a la fecha esté terminado la experiencia deberá estar

⁷ Artículo 251 del Código General del Proceso, Ley 1564 de 2012.



inscrita en el RUP del integrante del Proponente que la acredita, en cumplimiento de la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015. Así mismo, dicha certificación debería acreditar que el contrato a la fecha ya se encuentra terminado (en caso que así sea), indicando la realidad de dicho contrato e informando la vigencia del mismo, así como el valor final realmente ejecutado, de manera que el contenido de la misma coincida con lo señalado en el RUP.

Así las cosas, la Entidad debe evaluar dicha experiencia aportada como NO CUMPLE hasta tanto no acredite el estado de este contrato.

Observación No. 6.- Experiencia TIPO A Contrato de orden No. 4

La certificación para acreditar la Experiencia Tipo A, aportada a folios 311 al 312, al igual que las señaladas para los órdenes precedentes NO CUMPLE con los requisitos exigidos en el Pliego para acreditar experiencia en contratos ejecutados.

El documento aportado acredita información propia de un contrato *“en ejecución”*, la certificación emitida por ADIF el 14 de noviembre de 2016, establece en su numeral primero que *“actualmente tiene prevista la finalización el día 31 de diciembre de 2016 (...)”*.

En este sentido, a la fecha de cierre del presente proceso de selección, el integrante del proponente deberá acreditar si dicho contrato está terminado o si fue objeto de alguna adición; en caso de dicho contrato a la fecha esté terminado la experiencia deberá estar inscrita en el RUP del integrante del Proponente que la acredita, en cumplimiento de la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015. Así mismo, dicha certificación debería acreditar que el contrato a la fecha ya se encuentra terminado (en caso que así sea), indicando la realidad de dicho contrato e informando la vigencia del mismo, así como el valor final realmente ejecutado, de manera que el contenido de la misma coincida con lo señalado en el RUP.

Así las cosas, la Entidad debe evaluar dicha experiencia aportada como NO CUMPLE hasta tanto no acredite el estado de este contrato.

Observación No. 7.- EXPERIENCIA TIPO C

El documento aportado para acreditar la experiencia TIPO C (Experiencia en operación de trenes de carga), NO CUMPLE, toda vez que la misma no especifica la cantidad total de toneladas movilizadas en un año en específico, tal y como lo observó la Entidad en el informe de evaluación preliminar, teniendo en cuenta que, el numeral 2.7. puntualmente frente a la Experiencia Tipo C, establece que: *“Para los efectos de habilitación de los proponentes respecto a la experiencia en operación de carga de los proyectos férreos, se validará cuando el proponente haya movilizado más de 20.000 toneladas en un año.”*

Adicional a la anterior apreciación, dicha certificación aportada a folio 328, no acredita el tipo de carga transportada, con el objetivo de confirmar que la carga no se refiera a la de



MOTAENGIL



Jua

los tipos excluidos en el Pliego: "(...) suministro de materiales o personal para mantenimiento de vía."

En este sentido, se solicita que la Entidad requiera la presentación de un documento, acta, o contrato, que permita acreditar el tipo de carga que fue transportada en ejecución de la experiencia aportada.



MOTAENGIL

