OBSERVACIONES Y RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROCESO CONVOCATORIA ABIERTA N° UPIT-CA-035-2023

OBSERVACIONES INFORME DE EVALUACIÓN PUBLICADO EL 14 DE SEPTIEMBRE DEL 2023

- **Consorcio 035 UPIT DEMANDA**

OBSERVACIÓN 1: Respecto a la evaluación ponderable de la experiencia del proponente categoría A, el equipo evaluador realiza la siguiente observación:

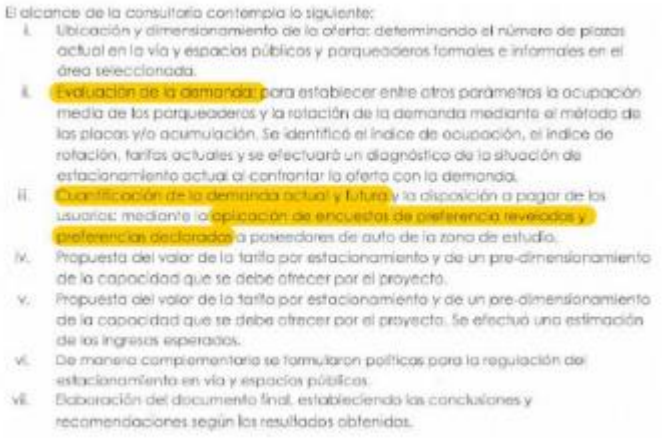
1. Objeto: Estudios de análisis de demanda y oferta de estacionamientos en el sector financiero de Barranquilla, entre calle 70 y 76 y entre carreras 46 y 50. Área aproximada de 985M2. 2. Actividades certificadas de cuantificación de la demanda: Para establecer entr otros parámetros la ocupación media de los parqueaderos y la rotación de la demanda mediante el método de las placas y/o acumulación. iii. Cuantificación de la demanda actual y futura y la disposición a pagar de los usuarios: mediante la aplicación de encuestas de preferencia relevadas y preferencias declaradas a poseedores de auto de	No

De esta manera, la entidad rechaza una experiencia que cumple con lo dispuesto en los términos de referencia y en la adenda no. 3 publicada, en donde se detalla que los criterios para acreditar la categoría A de la experiencia ponderable eran los que se muestra a continuación:

Tabla 11 Puntaje asignado por experiencia del Proponente adicional a los habilitantes

	cinco (5) o más contratos adicionales	tres (3) y cuatro (4) contratos adicionales	uno (1) y dos (2) contratos adicionales
A. Elaboración y/o estudios de recolección y procesamiento de información que incluya levantamiento de información mediante encuestas de preferencias declaradas para la estimación de demanda de transporte	25	15	10
B. Elaboración y/o construcción y/o actualización y/o modificación y/o complemento de modelos de demanda de transporte regional y/o nacional que abarquen la demanda de vehículos y/o carga	15	10	5

Así las cosas, en el certificado presentado para acreditar la experiencia señalada se observa claramente que la consultoría realizada por el integrante Proyectos Técnicos Ltda aborda la aplicación de encuestas de preferencias declaradas para la estimación de demanda de usuarios y por lo tal cumple con lo requerido.



El alcance de la consultoría contempla lo siguiente:

i. Ubicación y dimensionamiento de la oferta: determinando el número de plazas actual en la vía y espacios públicos y parqueaderos formales e informales en el área seleccionada.
ii. Evaluación de la demanda: para establecer entre otros parámetros la ocupación media de los parqueaderos y la rotación de la demanda mediante el método de las placas y/o acumulación. Se identificó el índice de ocupación, el índice de rotación, tarifas actuales y se efectuará un diagnóstico de la situación de estacionamiento actual al confrontar la oferta con la demanda.
iii. Cuantificación de la demanda actual y futura y la disposición a pagar de los usuarios: mediante la aplicación de encuestas de preferencia reveladas y preferencias declaradas a poseedores de auto de la zona de estudio.
iv. Propuesta del valor de la tarifa por estacionamiento y de un pre-dimensionamiento de la capacidad que se debe ofrecer por el proyecto.
v. Propuesta del valor de la tarifa por estacionamiento y de un pre-dimensionamiento de la capacidad que se debe ofrecer por el proyecto. Se efectuó una estimación de los ingresos esperados.
vi. De manera complementaria se formularon políticas para la regulación del estacionamiento en vía y espacios públicos.
vii. Elaboración del documento final, estableciendo las conclusiones y recomendaciones según los resultados obtenidos.

Solicitamos a la entidad modifique la evaluación y acepte el proyecto para acreditar la experiencia ponderable en la categoría A del proponente debido a que cumple con lo requerido en los términos.

RESPUESTA ENTIDAD: La experiencia a la que hace referencia el oferente en la observación 1, se presentó en el formato 11 remitido como parte de la oferta tal como se muestra a continuación:



Fuente: Formato 11 – Consorcio 035 UPIT Demanda.

En la certificación adjunta, se presentaron tanto el objeto como el alcance de la consultoría así:

No. de contrato	00000006
Objeto de contrato	Estudios de análisis de demanda y oferta de estacionamientos en el sector financiero de Barranquilla, entre calle 70 y 76 y entre carrera 46 y 50, área aproximada 985 m².
Fecha de inicio	3 de julio de 2015
Fecha de Finalización	3 de septiembre de 2015
Valor del contrato	$40.836.640 (63,37 SMMLV)

El alcance de la consultoría contempla lo siguiente:

i. Ubicación y dimensionamiento de la oferta: determinando el número de plazas actual en la vía y espacios públicos y parqueaderos formales e informales en el área seleccionada.
ii. Evaluación de la demanda: para establecer entre otros parámetros la ocupación media de los parqueaderos y la rotación de la demanda mediante el método de las placas y/o acumulación. Se identificó el índice de ocupación, el índice de rotación, tarifas actuales y se efectuará un diagnóstico de la situación de estacionamiento actual al confrontar la oferta con la demanda.
iii. Cuantificación de la demanda actual y futura y la disposición a pagar de los usuarios: mediante la aplicación de encuestas de preferencia reveladas y preferencias declaradas a poseedores de auto de la zona de estudio.
iv. Propuesta del valor de la tarifa por estacionamiento y de un pre-dimensionamiento de la capacidad que se debe ofrecer por el proyecto.
v. Propuesta del valor de la tarifa por estacionamiento y de un pre-dimensionamiento de la capacidad que se debe ofrecer por el proyecto. Se efectuó una estimación de los ingresos esperados.
vi. De manera complementaria se formularon políticas para la regulación del estacionamiento en vía y espacios públicos.
vii. Elaboración del documento final, estableciendo las conclusiones y recomendaciones según los resultados obtenidos.

Fuente: Certificado de Experiencia Castro Tcherassi- para Consorcio UPIT Demanda.

De la certificación se evidencia que el objeto del proyecto es el análisis de demanda y oferta de estacionamientos en el sector financiero de barranquilla y su alcance está enfocado en evaluaciones de demanda para la ocupación de parqueaderos y disponibilidad a pagar de los usuarios por tales plazas. Teniendo en cuenta que los estudios de demanda de plazas de parqueo no son equivalentes a los estudios de demanda de transporte basados en modelos, se tiene que estos alcances no corresponden con requerido en los términos y adendas pues no se enfocan en el levantamiento de información para demanda de transporte.

En consecuencia, se mantendrá el criterio de la UPIT en este respecto y NO será tenido en cuenta como puntuable de acuerdo al criterio A contenido adenda (Ver imagen)

Tabla 11 Puntaje asignado por experiencia del Proponente adicional a los habilitantes

		cinco (5) o más contratos adicionales	tres (3) y cuatro (4) contratos adicionales	uno (1) y dos (2) contratos adicionales
A.	Elaboración y/o estudios de recolección y procesamiento de información que incluya levantamiento de información mediante encuestas de preferencias declaradas para la estimación de demanda de transporte	25	15	10
B.	Elaboración y/o construcción y/o actualización y/o modificación y/o complemento de modelos de demanda de transporte regional y/o nacional que abarquen la demanda de vehículos y/o carga.	15	10	5

Nota 1: Un mismo contrato **NO** podrá aplicar para acreditar experiencia en las categorías A y B simultáneamente.

OBSERVACIÓN 2: Respecto a la evaluación ponderable de la experiencia del proponente categoría B, el equipo evaluador realiza la siguiente observación:

1. Objeto: Determinar la **demanda potencial de pasajeros del proyecto Regiotram** y evaluar el impacto de su operación en el Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad de Bogotá. 2. Actividades certificadas: Actividad 1. Recolección y análisis de información, 2. Estimación de la demanda del proyecto Regiotram e impacto operacional en el SITP. El contrato no incluye estimaciones de demanda de carga. No cumple con la temática. 3. Certificaciones DNP cumplen requisitos. 4. NO cumple temática B.	No

No obstante, se observa en la propuesta presentada (Ver página 33 del archivo “EXP PROPONENTE CATEGORIA B PT2”) que la experiencia en mención abarca un estudio que incluye estimación de demanda a nivel regional como se muestra a continuación:

Actividad No. 1. Recolección y análisis de información secundaria

El Consultor deberá recopilar toda la información secundaria existente y más actualizada disponible que le permita identificar la demanda del sistema de transporte de la región Bogotá – Cundinamarca en el corredor Facatativá – Madrid – Mosquera – Bogotá y su área de influencia y las consideraciones técnicas operacionales, especialmente la demanda del proyecto Regiotram, tomando como base los datos producto de la información levantada en el estudio de factibilidad desarrollado por el originador de la APP y el modelo de transporte de la Región Capital desarrollado por la Secretaría Distrital de Movilidad, y evaluando la

Sección 6. Anexo IV. Contrato Trabajos Menores: Mediante Pago de una suma Global – Lista de Anexos

necesidad de información complementaria para realizar la estimación y modelación de la demanda de transferencia entre el proyecto Regiotram y los sistemas de transporte de Bogotá, que le permita dimensionar el impacto de este sistema en los componentes operacionales del modelo de transporte de la ciudad de Bogotá. Así mismo, el Consultor deberá recopilar información suficiente que le permita contar con datos actualizados sobre población actual y proyectada en la zona de influencia del proyecto permitiendo con ello realizar un primer dimensionamiento de la demanda potencial de usuarios del proyecto y sus características socioeconómicas.

Por ello, solicitamos a la entidad acepte la experiencia puesto que cumple con los requisitos necesarios para acreditar experiencia ponderable en la categoría B.

RESPUESTA ENTIDAD: La experiencia a la que hace referencia el oferente en la observación 2, se presentó en el formato 11 remitido como parte de la oferta tal como se muestra a continuación:



El comité evaluador, tras recibir la observación, ha revisado la información provista por el oferente y los documentos de soporte de la misma. Al respecto se debe aclarar al oferente que, en la adenda citada en la respuesta anterior, se hace explícito que el criterio B se define así:

Categoría B**: Elaboración y/o construcción y/o actualización y/o modificación y/o complemento de **modelos de demanda de transporte** regional y/o nacional que abarquen **la demanda de vehículos y/o carga.

Como se observa tanto en el objeto, como alcance de las actividades del proyecto, dicha consultoría estuvo enfocada únicamente en demanda de pasajeros en la región Bogotá - Cundinamarca, y no en modelos de demanda que abarquen **vehículos y/o carga** como lo establecen el requerimiento de la UPIT.

En consecuencia, se mantendrá el criterio de la UPIT en este respecto y NO será tenido en cuenta como puntuable de acuerdo al criterio B.

OBSERVACIÓN 3: Respecto a la evaluación ponderable de la experiencia del proponente categoría B, el equipo evaluador realiza la siguiente observación:

1. Objeto: "DETERMINAR LA DEMANDA POTENCIAL DE PASAJEROS DEL PROYECTO REGIOTRAM Y EVALUAR EL IMPACTO DE SU OPERACIÓN EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ". Dentro del Documento de consorcio Movilidad Sostenible tiene participación del 50%. 2. No certifica actividades individuales. La certificación de S.T.S SA con MOVILIDAD SOSTENIBLE tiene por objeto y descipción: "Elaborar el estudio de oferta y demanda de transporte intermunicipal de pasajeros por carretera en los corredores viales, con personal de aforadores y encuestadores suministrados por el contratista. Así mismo presentar las conclusiones pertinentes, a fin de solicitar al MINISTERIO DE TRANSPORTE, la reestructuración de horarios en las diferentes rutas involucradas en cada corredor estudiado" la cual no evidencia relación con modelos de demanda de transporte regional y/o nacional que abarquen la demanda de vehículos y/o carga. 3. La certificación cumple requisitos.. 4. NO cuenta con relación con la experiencia B.	No

De lo anterior, no entendemos porque no se acepta la experiencia entiendo que el objeto del proyecto presentado es “Elaborar el estudio de oferta y demanda de transporte intermunicipal de pasajeros por carretera en los corredores viales, con personal de aforadores y encuestadores suministrados por el contratista. Así mismo presentar las conclusiones pertinentes, a fin de solicitar al Ministerio de Transporte, la reestructuración de horarios en las diferentes rutas involucradas en cada corredore estudiado”, y por lo tal, es evidente que este proyecto aborda de manera integral el análisis de la demanda intermunicipal lo que entra directamente en la categoría de un enfoque regional, lo cual se alinea perfectamente con los requisitos establecidos en la categoría B.

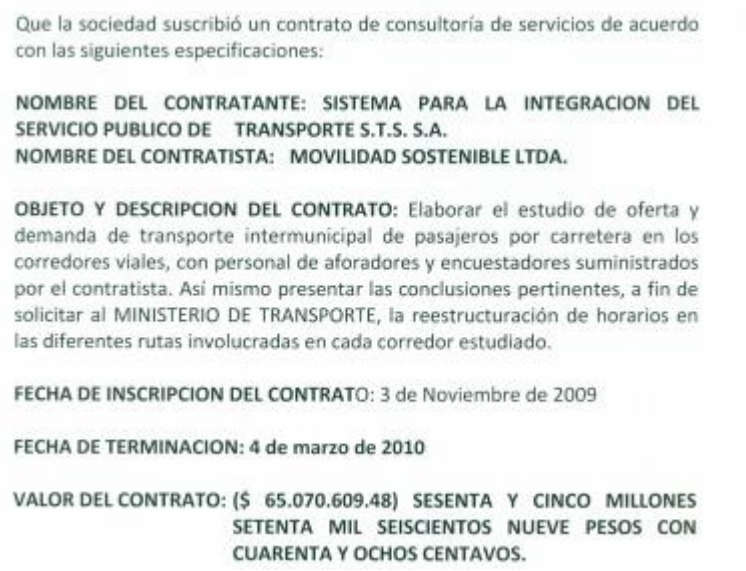
RESPUESTA ENTIDAD: La experiencia a la que hace referencia el oferente en la observación 2, se presentó en el formato 11 remitido como parte de la oferta tal como se muestra a continuación:



Al respecto, la UPIT, tras revisar nuevamente la documentación allegada por el oferente, se permite aclarar al oferente que en la adenda, citada en la respuesta anterior, se hace explícito que el criterio B se define así:

> *Categoría B: Elaboración y/o construcción y/o actualización y/o modificación y/o complemento de modelos de demanda de transporte regional y/o nacional que abarquen* ***la demanda de vehículos y/o carga.***

Ahora bien, el oferente señala en la presentación del proyecto que su objeto es *"estudio de oferta y demanda de* ***transporte intermunicipal de pasajeros*** *por carretera en los corredores viales,(…)* Y no incluye relación, referencia o actividades asociadas con modelos de demanda de transporte regional y/o nacional que abarquen la demanda de vehículos y/o carga", tal como lo requieren los términos y adendas del proceso. (Ver imagen)



Que la sociedad suscribió un contrato de consultoría de servicios de acuerdo con las siguientes especificaciones:

NOMBRE DEL CONTRATANTE: SISTEMA PARA LA INTEGRACION DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE S.T.S. S.A.
NOMBRE DEL CONTRATISTA: MOVILIDAD SOSTENIBLE LTDA.

OBJETO Y DESCRIPCION DEL CONTRATO: Elaborar el estudio de oferta y demanda de transporte intermunicipal de pasajeros por carretera en los corredores viales, con personal de aforadores y encuestadores suministrados por el contratista. Así mismo presentar las conclusiones pertinentes, a fin de solicitar al MINISTERIO DE TRANSPORTE, la reestructuración de horarios en las diferentes rutas involucradas en cada corredor estudiado.

FECHA DE INSCRIPCION DEL CONTRATO: 3 de Noviembre de 2009

FECHA DE TERMINACION: 4 de marzo de 2010

VALOR DEL CONTRATO: ($ 65.070.609.48) SESENTA Y CINCO MILLONES SETENTA MIL SEISCIENTOS NUEVE PESOS CON CUARENTA Y OCHOS CENTAVOS.

En consecuencia, se mantendrá el criterio de la UPIT en este respecto y NO será tenido en cuenta como puntuable de acuerdo al criterio B.

- **OBSERVACIONES CONSORCIO CONARCON Y TRANSCONSULT UPIT35: Observaciones al Informe de Evaluación**

OBSERVACIÓN 1: En conformidad con el enunciado **QUINTO** de la **Adenda No. 2** (Pág. 12), que versa sobre la modificación del numeral 12.1.2.1.2., el cual señala que:

"**Director de Proyecto:** Experiencia específica de 12 años contados a partir de la expedición de la tarjeta profesional y hasta la fecha de cierre del plazo del presente proceso como **director** o **coordinador** o **gerente** o **roles similares de gerencia** y/o **dirección** de proyectos de transporte de carga y/o comercio exterior y/o infraestructura de transporte, así como estudios y/o consultorías y/o investigaciones relacionadas con estimación de demanda y/o estudios de transporte" (Se subraya).

Para el profesional de **Director de Proyecto**, del proponente denominado **STEER**, para **la experiencia con ID 2,** con la Entidad **Fondo de Educación y Seguridad Vial FONDATT**, queremos solicitar a la Entidad comedidamente realizar nuevamente la evaluación para dicha experiencia, considerando que:

En primera instancia, la Entidad en el documento "***Respuesta observaciones - UPIT-CA-035-2023.pdf"***, publicado el pasado 10 de agosto de 2023, en donde expone el **INFORME DE RESPUESTA A LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS**, para pregunta 10; pág. 7, la **Entidad es clara que rechazará la experiencia como asesor para el cargo de Director de Proyecto**, como se muestra en la siguiente Ilustración 1 (extracción de dicho documento).

> Por último, se rechaza la observación de incluir en la experiencia como asesor, experto y/o profesional, dado que no cuentan con el perfil requerido para el cargo de Director de Proyecto.

Ahora bien, como se puede observar en la **Certificación de la experiencia con ID 2** del proponente **Steer**, en el documento "***45_Asesor de TransMilenio - Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá.pdf"*** en su oferta, se especifica **claramente** desde el **objeto** del mismo proyecto, que el **rol** que desempeñó el profesional fue de "**asesor"**, como se muestra en la siguiente Ilustración 2, subrayado en amarillo (fragmento de la certificación).

Que el FONDO DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL FONDATT, adscrito a la SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE BOGOTA D.C. NIT 800.075.256-2, suscribió el Contrato No. 173 de Diciembre 24 de 1998, con el Ingeniero **GERMAN CAMILO LLERAS ECHEVERRI,** identificado con C.C. No. 80.504.170, cuyo **OBJETO** es: "Asesorar a la Gerencia del proyecto Transmilenio y la Secretaría de Tránsito y Transporte en el seguimiento del proceso del diseño operacional del nuevo sistema de transporte y articular las respuestas del equipo consultor contratado para esos fines, con las políticas de Transmilenio".

Con base en lo anterior**, la Entidad** indica de manera clara y **taxativa** que **rechazará la experiencia** como **asesor** para el cargo de **Director de Proyecto**, el cual, al mismo tiempo, **no cumple** con los requerimientos solicitados para dicho profesional en el enunciado **QUINTO** de la **Adenda No. 2 (Pág. 12)**, ya que **tampoco menciona que se acepta** dicho rol para el profesional, **si no de niveles directivos**.

Adicionalmente, es fundamental aclarar que, aunque el **asesoramiento** estuvo dirigido a la gerencia del proyecto, esto **no cambia el hecho** de que el **rol** del profesional fue el de **asesoramiento y NO de dirección, coordinación, gerencia u otros roles similares a la dirección del proyecto**. Por lo tanto, solicitamos a la Entidad que **evite caer en cualquier confusión**, ya que es **taxativo** que el **rol** del profesional fue el de **"asesor"**, y la respuesta de la observación 10 deja claro que dichas experiencias de asesor no serían tenidas en cuenta.

En virtud de lo expuesto anteriormente, solicitamos a la Entidad que **NO TENGA EN CUENTA** el proyecto identificado con **ID 2**, ya que **no cumple** con los requisitos establecidos por los Términos, ya que la **Entidad** ha dejado claro de manera **taxativa** que **rechazará** la experiencia como "**asesor"** para el cargo de **Director de Proyecto, por no estar relacionado con el perfil requerido (Ilustración 1)**. Además, solicitamos que se recalcule la experiencia adicional del perfil y se le asigne el puntaje correspondiente, siguiendo estrictamente lo establecido en los Pliegos Definitivos y sus respectivas Adendas, ya que **no cumple** con los requisitos para **obtener la puntuación máxima.**

RESPUESTA ENTIDAD: Conforme a lo establecido en la *Tabla 4: Equipo Mínimo de Trabajo Requerido.* Del numeral *11.10. Personal para la consultoría* de la adenda N°2 publicada el día 24 de agosto de 2023, y según lo dispuesto en el numeral *12.1.2.1.2. Requisitos mínimos del equipo como requisito habilitante - Formato N°8* establece "*El equipo mínimo de trabajo requerido para realizar la consultoría corresponde a los profesionales descritos en la Tabla 4:* ***Equipo Mínimo de trabajo requerido.*** *No obstante, para efecto de cumplimiento de los requisitos habilitantes el proponente deberá acreditar los profesionales descritos en la Tabla 5 "Personal mínimo habilitante".* que describe el perfil requerido para el director de proyecto:

Cantidad	Cargo	Perfil
1	Director de Proyecto	Profesional de Núcleo básico del Conocimiento[1] de Administración, Contaduría Pública, Economía, Arquitectura, Ingeniería Civil y Afines o Ingeniería Industrial y Afines, con matrícula profesional vigente. Además, acreditar título de especialista, maestría o doctorado en alguna de los siguientes núcleos básicos del conocimiento: Economía, administración, arquitectura y/o Ingeniería civil y afines. Experiencia específica de 12 años contados a partir de la expedición de la tarjeta profesional y hasta la fecha de cierre del plazo del presente proceso como director o coordinador o gerente o roles similares de gerencia y/o dirección de proyectos de transporte de carga y/o comercio exterior y/o infraestructura de transporte, así como estudios y/o consultorías y/o investigaciones relacionadas con estimación de demanda y/o estudios de transporte

Al respecto para el entendimiento del alcance del perfil de Director de Proyecto se evidencia que, en el *INFORME DE RESPUESTA A LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS A LOS TERMINOS DEFINITIVOS DEL PROCESO DE SELECCIÓN CONVOCATORIA ABIERTA N° UPIT-CA-035-2023 24 de agosto de 2023,* en la respuesta a la observación número 7 se indica:

7.

d. Solicitamos comedidamente a la Entidad considerar la viabilidad de aceptar la experiencia en calidad de **"asesor"** como válido para acreditar la Experiencia Específica del Director de Proyecto. **Esta solicitud se fundamenta en la naturaleza afín del cargo de asesor al perfil requerido, ya que las funciones inherentes a dicho puesto conllevan labores de dirección, coordinación y/o gerenciamiento de proyectos**. Con base en lo anterior solicitamos se considere la siguiente redacción:

> *"...director o coordinador o gerente o asesor o roles similares de gerencia y/o dirección de proyectos de transporte de carga y/o comercio exterior y/o infraestructura de transporte."*

[1] Para este proceso, se toma la definición y el contenido del SNIES para la definición del núcleo básico del conocimiento.

*"**RESPUESTA ENTIDAD:** Teniendo en cuenta que la entidad realizó un estudio de mercado el cual se hizo bajo las condiciones técnicas del equipo humano con la experiencia descrita en los pliegos y que bajo las mismas condiciones se estableció el valor del contrato, no se acoge su observación."*

En ese sentido verificada la oferta se encuentra que la experiencia aportada por el proponente para el cargo de director de Proyecto - Germán Camilo Lleras Echeverri, relacionada en el siguiente cuadro:

Fondo de Educación y Seguridad Vial FONDATT	Asesorar a la gerencia del proyecto Transmilenio y la Secretaría de Tránsito y Transporte en el seguimiento del proceso del diseño operacional del nuevo sistema de transporte y articular las respuestas del equipo consultor contratado para esos fines, con las políticas de Transmilenio	24/12/1998	29/10/1999

NO CUMPLE con los criterios de perfil establecidos en la *Tabla 5: Personal mínimo habilitante* de la Adenda N°2*,* y el *INFORME DE RESPUESTA A LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS A LOS TERMINOS DEFINITIVOS DEL PROCESO DE SELECCIÓN CONVOCATORIA ABIERTA N° UPIT-CA-035-2023 24 de Agosto de 2023.*

Por lo que, el comité evaluador procederá a ajustar la evaluación definitiva, excluyendo la experiencia en mención para la evaluación ponderable.

En ese sentido, la entidad informa que, como resultado de la evaluación realizada y el ajuste, el puntaje obtenido para el cargo de director de proyecto es el siguiente:

STEER DAVIES & GLEAVE LIMITED SUCURSAL COLOMBIA	**Años de Experiencia Mínima Requerida**	**Años de experiencia específica**	**Años de experiencia específica Adicional**	**PUNTAJE**
Director de proyecto	12	21,42	9,42	**12**

Lo anterior, en concordancia con lo establecido en la sentencia del Consejo de Estado de la Sala de lo Contencioso Administrativo - Sección Tercera de la Subsección A, con radicación No **250002336000201800853 01 (69280),** en donde quedo establecido la autonomía administrativa del comité evaluador.

OBSERVACIÓN 2: En conformidad con el enunciado **12.1.2.1.2**, pág. 60, de los **Términos Definitivos**, el cual señala que los **certificados laborales deben contener la fecha de**

terminación del contrato, como se muestra en la siguiente Ilustración 3 (extracción de los **Términos Definitivos**):

4. Copia de los certificados laborales o contractuales expedidos por la entidad contratante o actas de liquidación que acrediten la experiencia, las cuales deben contener mínimo la siguiente información:
a. Nombre del contratante o empleador.
b. Nombre del contratista o empleado.
c. Teléfono de la Entidad contratante o del Empleador.
d. Objeto y/o descripción del contrato o del cargo ocupado*.
e. Funciones y/o actividades y/o obligaciones del empleado o contratista, según corresponda
f. Fecha de inicio del contrato o del ejercicio del cargo. Incluyendo el día, mes y año. (dd/mm/aa).
g. Fecha de terminación del contrato o del ejercicio del cargo. Incluyendo el día, mes y año. (dd/mm/aa).
h. Nombre, cargo y firma de quien expide la certificación.

Para el profesional **Experto Estadístico**, del proponente denominado **STEER**, para **la experiencia con ID 16,** con la Entidad **JUGISAKA SAS**, queremos solicitar a la Entidad realizar nuevamente la evaluación para dicha experiencia, considerando que:

En relación con la experiencia con **ID 16**, que está respaldada por el certificado contenido en el documento "***01_2022 JUGISAKA.pdf***", es crucial señalar a la Entidad que dicho **certificado carece de una fecha de terminación**.

Es importante destacar que la **fecha de terminación de un proyecto y la fecha de expedición del documento son conceptos distintos y no deben confundirse**. La **fecha de expedición de un documento** se refiere a la fecha en que se **emite dicho documento**, mientras que la **fecha de terminación del proyecto** se relaciona con el momento en que el profesional **concluyó su labor en el proyecto**. Por lo tanto, la Entidad **no puede inferir** que la **fecha de expedición del documento sea equivalente a la fecha de finalización del proyecto**, como lo hizo en su informe de evaluación al proponente **Steer** (ver ilustración 4 e Ilustración 5),

La presente certificación se expide a solicitud del interesado el **24** de **mayo** de 2022.

Katerina Tinjaca Uriza

KATERINA TINJACA URIZA

16	JUGISAKA SAS	X	1-nov-18	24-may-22

Como se ha señalado anteriormente, es evidente que la **fecha de emisión o expedición del documento** es el **24 de mayo de 2022 y no corresponde a la fecha de finalización del proyecto**. Por lo tanto, solicitamos respetuosamente a la Entidad que vuelva a revisar dicho documento y **evite confundir** la fecha de emisión de un documento con la fecha de finalización del proyecto, ya que el **documento carece** de una **fecha de terminación**.

Ahora bien, según el enunciado **12.1.2.1.2, pág. 60**, de los **Términos Definitivos**, el cual señala que los **certificados laborales deben contener como mínimo la fecha de terminación del contrato** como se menciona en la siguiente Ilustración 6 (extracción de los **Términos Definitivos, ver subrayado en amarillo**), **se concluye que**:

4. Copia de los certificados laborales o contractuales expedidos por la entidad contratante o actas de liquidación que acrediten la experiencia, las cuales deben contener mínimo la siguiente información:

a. Nombre del contratante o empleador.
b. Nombre del contratista o empleado.
c. Teléfono de la Entidad contratante o del Empleador.
d. Objeto y/o descripción del contrato o del cargo ocupado*.
e. Funciones y/o actividades y/o obligaciones del empleado o contratista, según corresponda
f. Fecha de inicio del contrato o del ejercicio del cargo. Incluyendo el día, mes y año. (dd/mm/aa).
g. Fecha de terminación del contrato o del ejercicio del cargo. Incluyendo el día, mes y año. (dd/mm/aa).
h. Nombre, cargo y firma de quien expide la certificación.

- El proponente **Steer**, en el certificado con **ID 16** correspondiente al Profesional Estadístico propuesto, **no incluye la fecha de finalización del contrato** en el certificado.
- Según lo establecido en el **enunciado 12.1.2.1.2 de la página 60 de los Términos Definitivos**, los **certificados laborales deben contener la fecha de terminación del contrato** para que dicha experiencia **sea válida**, como se evidencia en la anterior **Ilustración 6**.

En virtud de lo mencionado anteriormente, esta certificación **no cumple** con los **requisitos** establecidos por la Entidad. Por lo tanto, solicitamos respetuosamente a la Entidad que **NO CONSIDERE esta experiencia** para la evaluación de este profesional. Asimismo, dado que esta certificación es parte del componente habilitante del profesional y al descontar este tiempo debido a la falta de cumplimiento de los requisitos, solicitamos a la Entidad que **INHABILITE a**

este profesional por no cumplir con el tiempo mínimo requerido.

RESPUESTA ENTIDAD: Verificada la certificación para la fecha de expedición del mismo, se encontraba o tenía una relación vigente con su empleador como se desprende de la expresión *"Que el señor JOSE GIOVANY BABATIVA MÁRQUEZ identificado con la cédula de ciudadanía, 80.124.929 de Bogotá, trabaja para esta empresa desde el 01 de noviembre de 2018"* por lo que la fecha de terminación para efectos de validación de la experiencia coincide con la fecha de expedición de la certificación.

En ese sentido, el comité evaluador no acoge la observación.

OBSERVACIÓN 3: En conformidad con el enunciado **12.1.2.1.2**, pág. 60, de los **Términos Definitivos**, el cual señala que los **certificados laborales deben contener la fecha de terminación del contrato de manera clara**, como se muestra en la siguiente Ilustración 7 (extracción de los **Términos Definitivos**):

4. Copia de los certificados laborales o contractuales expedidos por la entidad contratante o actas de liquidación que acrediten la experiencia, las cuales deben contener mínimo la siguiente información:

a. Nombre del contratante o empleador.
b. Nombre del contratista o empleado.
c. Teléfono de la Entidad contratante o del Empleador.
d. Objeto y/o descripción del contrato o del cargo ocupado*.
e. Funciones y/o actividades y/o obligaciones del empleado o contratista, según corresponda
f. Fecha de inicio del contrato o del ejercicio del cargo. Incluyendo el día, mes y año. (dd/mm/aa).
g. Fecha de terminación del contrato o del ejercicio del cargo. Incluyendo el día, mes y año. (dd/mm/aa).
h. Nombre, cargo y firma de quien expide la certificación.

Para el profesional **Experto Modal**, del proponente denominado **STEER**, para **la experiencia con ID 07,** con la Entidad **Ministerio de Transporte**, queremos solicitar a la Entidad realizar nuevamente la evaluación para dicha experiencia, considerando que:
Como se puede evidenciar en la experiencia con **ID 07**, respaldada por el certificado contenido en el documento ***"02_Ministerio de Transporte.pdf",*** existe una **discrepancia entre la fecha de inicio, la fecha de finalización del proyecto y la fecha de expedición del documento**.
En primera instancia, **la fecha de finalización** del proyecto está registrada **antes** de **la fecha de inicio del mismo**, como se muestra en la Ilustración 8.

Fecha de iniciación:	1° de octubre de 2013	**Fecha de terminación:**	31 de julio de 2013
Sanciones: No			
Porcentaje ejecutado: 60%			
Cumplimiento del contrato:	Según consta en el Acta N° 7 del 1° de marzo de 2014, se colige que a la fecha el contratista está ejecutando el objeto del contrato número 263 de 2013, de prestación de servicios profesionales		
Observaciones:	El contrato número 263 de 2013, no genera relación laboral alguna entre el contratista y el Ministerio de Transporte.		
Nombre del funcionario que expide la certificación:	ISABEL CRISTINA VARGAS SINISTERRA CC. 66.905.781 expedida en Cali.		
Cargo del funcionario que expide la certificación:	COORDINADORA GRUPO CONTRATOS Oficina Asesora de Jurídica.		
Dirección y teléfono de la persona y/o Entidad que expide la certificación:	Avenida El Dorado Can – Entre carreras 57 y 59 MINISTERIO DE TRANSPORTE - Teléfono: 3240800 Ext. 1369		
La presente certificación se expide en la ciudad de Bogotá, al primer (1°) días del mes de abril del año dos mil catorce (2014).			

Ahora bien, la Entidad en su informe de evaluación tomó como fecha de finalización el 31 de julio de 2014, **corrigiendo el año de 2013 a 2014**. Suponemos que la Entidad lo realizó debido a que la certificación expone un **plazo inicial de ejecución** de 10 meses. Sin embargo, como se menciona en el documento, dicho tiempo era **"plazo inicial", mas no el tiempo final o el realmente ejecutado**.

Con base en lo anterior**, encontramos otra inconsistencia que impide a la Entidad hacer esta suposición**. **La fecha de expedición del documento es del 1 de abril de 2014**, lo cual es **anterior a la fecha de finalización del proyecto establecida en el 31 de julio de 2014**. Por lo tanto, **es imposible corroborar** que **la fecha de terminación del proyecto sea el 31 de julio de 2014, ya que la certificación se emitió meses antes de esa fecha (1 de abril de 2014).**

La presente certificación se expide en la ciudad de Bogotá, al primer (1°) días del mes de abril del año dos mil catorce (2014).

Ahora bien, la Entidad **no podría tampoco toma la fecha de finalización como la fecha de expedición del documento**, con base al argumento expuesto en el literal anterior:

"*Es importante destacar que la **fecha de terminación de un proyecto y la fecha de expedición del documento son conceptos distintos y no deben confundirse**. La **fecha de expedición de un documento** se refiere a la fecha en que se **emite dicho documento**, mientras que la **fecha de terminación del proyecto** se relaciona con el momento en que el profesional **concluyó su labor en el proyecto."***

Por tanto, **no es claro a ciencia cierta la fecha de finalización del dicho proyecto**, con base al gran número de discrepancias expuestas, se concluye que:

1. Discrepancia 1: La fecha de finalización del proyecto precede a la fecha de inicio del mismo.

2. Discrepancia 2: A pesar de que la Entidad considera el 31 de julio de 2014 como la fecha de finalización, corrigiendo el año de 2013 a 2014 según la certificación, existe una **inconsistencia** que hace **inviable** esta suposición. **La fecha de emisión del certificado** es **anterior** a la **fecha de finalización del proyecto**, **lo cual resulta imposible corrobóralo**, ya que **no se puede certificar algo que no se ha concluido**.

Según lo establecido en el **enunciado 12.1.2.1.2 de la página 60 de los Términos Definitivos**, los **certificados laborales deben contener la fecha de terminación del contrato de manera clara** para que dicha experiencia **sea válida**, como se evidencia en la anterior Ilustración 7.

4. Por otro lado, debido al gran número de discrepancias, la Entidad **no debe suponer fechas dentro de la evaluación**, ya que esto conduce a la **pérdida de objetividad y a la existencia de arbitrariedad en la evaluación**. Suponer situaciones en una certificación que **no son claras** en las **fechas transgrede el proceso** y **la equidad en la evaluación de los otros oferentes.**

En virtud de lo mencionado anteriormente, hacemos un llamado a la Entidad por el **gran número de discrepancias** que existe en la certificación, y recomendamos a la Entidad **no hacer ningún tipo de suposiciones**, ya que según el **enunciado 12.1.2.1.2 de la página 60 de los Términos Definitivos**, los **certificados laborales deben contener la fecha de terminación del contrato de manera clara** para que dichas certificaciones sean **validas.**

Por lo tanto, solicitamos respetuosamente a la Entidad que **NO CONSIDERE** esta experiencia para la evaluación de este profesional, **ya que, si se considera**, se estaría **comprometiendo la objetividad de la evaluación del proceso y poniendo en riesgo el mismo**. Además, solicitamos amablemente a la Entidad que, al no considerar esta experiencia, **recalcule el tiempo acreditado para el profesional Experto Modal.**

RESPUESTA ENTIDAD: Según lo establecido en el numeral "***9.1.11. Información inexacta"*** se indica que:

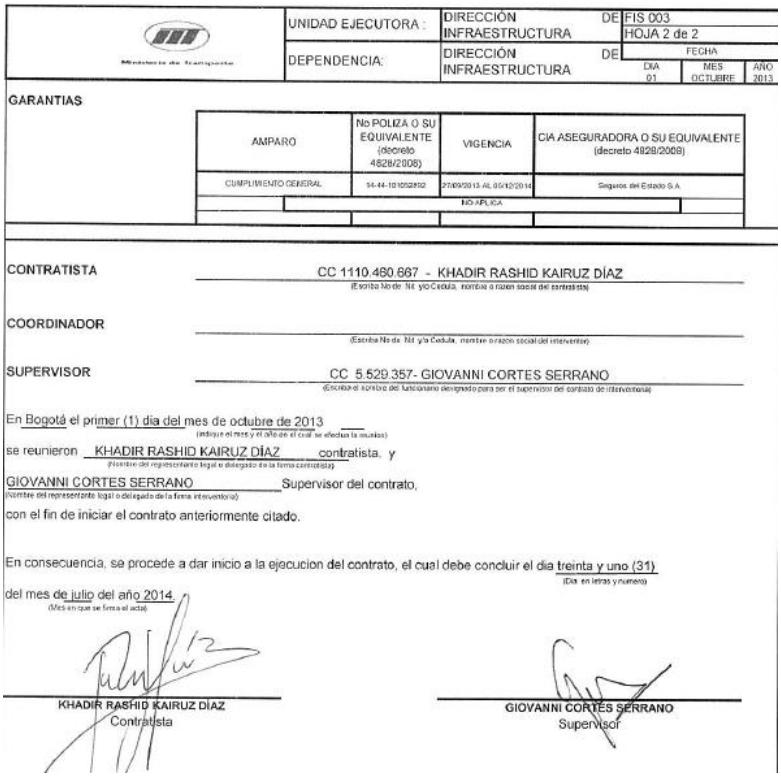
> *"**La UPIT** se reserva el derecho de verificar integralmente la información aportada por el Proponente. Para esto, puede acudir a las autoridades, personas, empresas o entidades respectivas.*
>
> *Cuando exista inconsistencia entre la información suministrada por el Proponente y la efectivamente verificada por **la UPIT**, la información que pretende demostrar el Proponente se tendrá por no acreditada.*
>
> ***La UPIT** compulsará copias a las autoridades competentes en aquellos eventos en los cuales la información aportada tenga inconsistencias sobre las cuales pueda existir una presunta falsedad, sin que el Proponente haya demostrado lo contrario, y procederá a rechazar la propuesta."*

y el numeral ***"9.1.15. Potestad verificatoria"***

*"**La UPIT** se reserva el derecho de verificar integralmente la totalidad de la información aportada por el Proponente, pudiendo acudir para ello a las fuentes, personas, empresas, entidades estatales o aquellos medios que considere necesarios para el cumplimiento de dicha verificación.*

*De igual forma, **la UPIT** se reserva el derecho de verificar y solicitar subsanar o aclarar la información presentada por el Proponente para la acreditación de las exigencias establecidas en el presente documento, en cualquier estado en que se encuentre el proceso de selección hasta antes del acta de selección."*

La UPIT por medio del comité evaluador designado para este proceso, realizo la verificación de la información aportada acudiendo al ministerio de transporte, para efectos de la verificación de la información obteniendo copia del contrato y acta de inicio en donde se verifica la fecha de terminación del contrato, tal como se evidencia en la siguiente imagen.



Ministerio de Transporte	UNIDAD EJECUTORA:	DIRECCIÓN INFRAESTRUCTURA	DE FIS 003 HOJA 2 de 2
	DEPENDENCIA:	DIRECCIÓN INFRAESTRUCTURA	DE FECHA DIA 01 MES OCTUBRE AÑO 2013

GARANTIAS

AMPARO	No POLIZA O SU EQUIVALENTE (decreto 4828/2008)	VIGENCIA	CIA ASEGURADORA O SU EQUIVALENTE (decreto 4828/2008)
CUMPLIMIENTO GENERAL	14-44-101052892	27/09/2013 AL 05/12/2014	Seguros del Estado S.A.
NO APLICA			

CONTRATISTA: CC 1110.460.667 - KHADIR RASHID KAIRUZ DÍAZ
(Escriba No de Nit. y/o Cedula, nombre o razon social del contratista)

COORDINADOR: _____
(Escriba No de Nit. y/o Cedula, nombre o razon social del interventor)

SUPERVISOR: CC 5.529.357- GIOVANNI CORTES SERRANO
(Escriba el nombre del funcionario designado para ser el supervisor del contrato de interventoria)

En Bogotá el primer (1) dia del mes de octubre de 2013
(indique el mes y el año en el cual se efectua la reunion)

se reunieron KHADIR RASHID KAIRUZ DÍAZ contratista, y
(Nombre del representante legal o delegado de la firma contratista)

GIOVANNI CORTES SERRANO Supervisor del contrato,
(Nombre del representante legal o delegado de la firma interventor(a))

con el fin de iniciar el contrato anteriormente citado.

En consecuencia, se procede a dar inicio a la ejecucion del contrato, el cual debe concluir el dia treinta y uno (31)
(Dia en letras y numero)

del mes de julio del año 2014.
(Mes en que se firma el acta)

KHADIR RASHID KAIRUZ DÍAZ
Contratista

GIOVANNI CORTES SERRANO
Supervisor

En ese sentido, la entidad informa que, como resultado de la evaluación inmediatamente anterior realizada no se acoge la observación dado que se verificó la fecha de inicio y finalización de la certificación.

OBSERVACIÓN 4: Teniendo en cuenta lo solicitado por la Entidad para el perfil de Experto Estadístico:

"Experiencia específica de 4 años contados a partir de la expedición de la tarjeta profesional y hasta la fecha de cierre del plazo del presente proceso como ***experto y/o profesional especializado y/o consultor y/o asesor*** *en muestreo y/o técnicas cuantitativas para el manejo y análisis de datos. Debe acreditar la participación en por lo menos dos (2) proyectos relacionados operaciones estadísticas9."*

Para el profesional **Experto Estadístico**, del proponente denominado **STEER**, para **la experiencia con ID 1,** con la Entidad **HR MANAGER & TED COLOMBIA**, queremos solicitar a la Entidad realizar nuevamente la evaluación para dicha experiencia, considerando que:

En primer lugar, se observa que en el documento ***"15_2005 ACNielsen Funciones.pdf",*** el profesional ocupó el cargo de **"EJECUTIVO ESTADÍSTICO JR**", como se detalla en la Ilustración 10. Según los requisitos establecidos por la Entidad, el cargo debe ostentar nombramiento de **experto y/o profesional especializado y/o consultor y/o asesor**. Dado que el cargo **no se ajusta a los requisitos establecidos** en los Términos de Referencia y; además, se califica como Junior **("JR."),** cargo que conlleva un nivel de **experiencia y responsabilidad inferior** en comparación con los cargos de **experto y/o profesional especializado y/o consultor y/o asesor**, requeridos taxativamente por la Entidad. Solicitamos a la Entidad **NO TOMAR EN CUENTA**, la experiencia identificada con el **ID 1**, ya que **no cumple** con los requisitos exigidos para dicho profesional.

Bogotá, 16 de Enero de 2017

HR MANAGER & TED COLOMBIA

HACE CONSTAR

Que el señor **JOSÉ GIOVANY BABATIVA MARQUEZ**, identificado con cédula de ciudadanía No. 80.124.929, trabajó en nuestra empresa bajo una modalidad de contrato a término indefinido desde el 24 de Enero de 2005 hasta el 21 de Agosto de 2005. Al momento de su retiro devengaba un salario básico de $1.765.000.oo. M/CTE., y desempeñaba el cargo de **EJECUTIVO ESTADISTICO JR.**, con las siguientes funciones:

RESPUESTA ENTIDAD: Según lo establecido en el numeral "***9.1.11. Información inexacta"*** se indica que:

> *"**La UPIT** se reserva el derecho de verificar integralmente la información aportada por el Proponente. Para esto, puede acudir a las autoridades, personas, empresas o entidades respectivas.*

*Cuando exista inconsistencia entre la información suministrada por el Proponente y la efectivamente verificada por **la UPIT**, la información que pretende demostrar el Proponente se tendrá por no acreditada.*

***La UPIT** compulsará copias a las autoridades competentes en aquellos eventos en los cuales la información aportada tenga inconsistencias sobre las cuales pueda existir una presunta falsedad, sin que el Proponente haya demostrado lo contrario, y procederá a rechazar la propuesta."*

y el numeral ***"9.1.15. Potestad verificatoria"***

*"**La UPIT** se reserva el derecho de verificar integralmente la totalidad de la información aportada por el Proponente, pudiendo acudir para ello a las fuentes, personas, empresas, entidades estatales o aquellos medios que considere necesarios para el cumplimiento de dicha verificación.*

*De igual forma, **la UPIT** se reserva el derecho de verificar y solicitar subsanar o aclarar la información presentada por el Proponente para la acreditación de las exigencias establecidas en el presente documento, en cualquier estado en que se encuentre el proceso de selección hasta antes del acta de selección."*

La UPIT por medio del comité evaluador designado para este proceso, con el objeto de verificar el contenido de la certificación relacionada con el señor JOSE GIOVANY BABATIVA MÁRQUEZ identificado con la cédula de ciudadanía, 80.124.929 de Bogotá, y el nivel de experiencia al que corresponde tal certificación, requirió el día 18 de septiembre del año en curso telefónicamente, y al vínculo de contacto disponible en la página web que registra NIELSEN (https://www.nielsen.com/es/) sin obtener respuesta alguna. Por lo anterior la entidad no tendrá en cuenta este documento y se corregirá la evaluación en lo que corresponde.

OBSERVACIÓN 5: En su propuesta metodológica Steer desarrolla una descripción general de la estructura del modelo SAMGODS, desarrollado por el gobierno de Suecia y parcialmente el de Noruega. Además de definir las dificultades de la implementación del modelo sueco a las condiciones propias del contexto colombiano, mismas (dificultades) que referencia se han suscitado en otros estudios internacionales, principalmente en Europa, contempla adicionalmente " …segmentar todos los flujos desagregados en al menos las dimensiones antes propuestas para cada uno de los segmentos de carga (Firmas de origen: se propone agrupar en máximo tres tipos: Firmas de destino: se propone agrupar en máximo tres tipos, Municipio de origen: el mismo nivel del PMTI para la mayoría de los casos, pero en algunos casos, podría subdividirse, Municipio de destino: igual al anterior).

Considerando que los segmentos de carga son más de una docena, la desagregación de los mismos traería consigo un número importante de subsegmentos de demanda de carga, para los cuales se requeriría de una cantidad más que relevante de información para su caracterización individual, que Steer en su propuesta no especifica como logrará y que de

entrada genera dudas sobre la conveniencia de su implementación como parte del modelo de 4 etapas que propone en su documento metodológico.

Considerar submodelos de generación, atracción, distribución, que deberán ser cada uno calibrados (con una clara ausencia de información a nivel de segmentos desagregados) para representar la demanda observada resultante de la combinación de la información primaria y secundaria, traería serias distorsiones entre lo modelado y lo observado, dejando gran incertidumbre sobre los resultados derivados a nivel de segmento de demanda.

Otro inconveniente de asociado a considerar la modelación de la demanda observada es que como ha sucedido con otros modelos de 4 etapas antecedentes, para cualquier cambio en el tiempo en una variable explicativa respecto a los supuestos inicialmente realizados, es que prácticamente habría que reajustar todos los submodelos y no solo lo concerniente a la variable de cambio. Lo anterior plantea riesgos para la vida útil del modelo.

Llamamos la atención, sobre la duda razonable que implica considerar el planteamiento realizado.

RESPUESTA ENTIDAD: Una vez analizada la observación el comité evaluador informa que la revisión y posterior evaluación según lo establecido la de la Adenda N°2 publicada el 24 de agosto de 2023 en el artículo "**SEXTO:** Modificar el numeral 12.1. 2.. de los términos definitivos de la convocatoria abierta UPIT-CA-035-2023, el cual quedara de la siguiente manera: **12.1.2 Enfoque metodológico"** atendiendo lo establecido en la **"Tabla 9 Puntajes por aproximación conceptual y metodología"** en los cuatro criterios de evaluación, se realizó un análisis técnico integral a lo largo de todo el documento que permitió definir la calificación de cada criterio y, no por etapas como se muestra en las observaciones, en ese sentido, lo referido por el proponente en ese apartado, se tuvo en cuenta para la ponderación del puntaje del criterio 1: "La propuesta metodológica muestra las estrategias, procedimientos y métodos necesarios para la identificación, análisis y disponibilidad de fuentes de información adicionales a las públicas que puedan ser utilizadas en la definición de los corredores." con base a lo anterior la entidad no acoge la observación, manteniendo la evaluación.

OBSERVACIÓN 6: Como aclaración: En el capítulo "3 Contexto teórico y estado del arte", del documento metodológico de Steer, se dice que: "*Así mismo parte del equipo de Steer participó del grupo que ejecutó para DNP en 2020 la actualización del modelo del 2015 y el estudio de capacidad portuaria (2019) trabajando para las empresas que desarrollaron dichas consultorías*".

Como es sabido, **Conarcon S.A.S realizó los modelos de transporte intermodal del Estudio de Demanda, Capacidad y Eficiencia Portuaria en Colombia desarrollado en el año 2019 y, la Construcción de los modelos de transporte y proyección de la demanda para la actualización del PMTI**. Si bien existe personal de Steer que en su momento colaboró con

Conarcon S.A.S. durante la ejecución de las consultorías anteriormente mencionadas, **se debe aclarar que fue en funciones de apoyo en el alistamiento de los insumos de los modelos desarrollados, mas no**

RESPUESTA ENTIDAD: Dado que no corresponde a una observación en concreto sobre un criterio de habilitación o ponderación, la entidad no se pronunciará al respecto.

OBSERVACIÓN 7: Sobre la siguiente actividad que hace parte del alcance solicitado en el Anexo técnico para la **Etapa 1**:

- Caracterizar las **zonas con potencial productivo** revisando las variables asociadas con los potenciales de desarrollo productivo y sus áreas de desarrollo, así como descripción de sus principales características de producción.

La propuesta metodológica de Steer menciona:

"Con el fin de identificar y caracterizar las zonas de potencial productivo, alternativas y segmentos se analizará información secundaria relacionada a la oferta y demanda…"

"Así mismo y con el fin de caracterizar las zonas productivas se revisará como mínimo:

• Información de la Unidad de Planificación Rural Agropecuaria (UPRA)

• Información del Ministerio de Minas y Energía y de la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH)

• Información de la Unidad de Planeación Minero-Energética (UPME) del Sistema de Información Minero Colombiano (SIMCO)

• Información del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural

• Información del Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC)

• Información de resguardos del CNPV2018 del DANE

• Información de la plataforma de parques naturales nacionales naturales de Colombia

Lo anterior, por ejemplo, con el fin de caracterizar zonas con aptitud alta/media o baja para la producción de, por ejemplo: aguacate, banano o café. Finalmente, a partir de información del Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (IDEAM) y de la Unidad Nacional para la Gestión del Riego de Desastres (UNGRD) se analizarán cuáles de estas zonas productivas tienen posible riesgo por amenaza sísmica, volcánica o por deslizamiento y que tengan algún tipo de vulnerabilidad ambiental que no permita la viabilidad de alguno de los seis corredores de análisis."

Se solicita al comité evaluador, reconsiderar si el desarrollo incluido en la propuesta metodológica para la actividad solicitada es suficiente y adecuado para una calificación

"Relevante con aportes notables", teniendo en cuenta que, para alcanzar dicha calificación según los Términos de la Convocatoria, se establece que el consultor "Adicionalmente, presenta alternativas de análisis y/o nuevos enfoques para abordar las problemáticas de la consultoría y las desarrolla en detalle." Se sugiere comedidamente reflexionar si el desarrollo incluido correspondería a lo que los Términos de la Convocatoria definen como "Poco Relevante": El proponente presenta un documento de aproximación conceptual y metodología que cumple con los criterios establecidos, sin embargo, se limita a listar los mismos".

RESPUESTA ENTIDAD: Una vez analizada la observación el comité evaluador informa que la revisión y posterior evaluación según lo establecido la de la Adenda N°2 publicada el 24 de agosto de 2023 en el artículo "**SEXTO:** Modificar el numeral 12.1. 2.. de los términos definitivos de la convocatoria abierta UPIT-CA-035-2023, el cual quedara de la siguiente manera: **12.1.2 Enfoque metodológico"** atendiendo lo establecido en la **"Tabla 9 Puntajes por aproximación conceptual y metodología"** en los cuatro criterios de evaluación, se realizó un análisis técnico integral a lo largo de todo el documento que permitió definir la calificación de cada criterio y, no por etapas como se muestra en las observaciones, en ese sentido, lo referido por el proponente en ese apartado, se tuvo en cuenta para la ponderación del puntaje del criterio 1: "La propuesta metodológica muestra las estrategias, procedimientos y métodos necesarios para la identificación, análisis y disponibilidad de fuentes de información adicionales a las públicas que puedan ser utilizadas en la definición de los corredores." con base a lo anterior la entidad no acoge la observación, manteniendo la evaluación.

OBSERVACIÓN 8: Sobre la siguiente actividad que hace parte del alcance solicitado en el Anexo técnico para la **Etapa 1**:

- La definición de los corredores deberá considerar un análisis conceptual sobre la viabilidad ambiental. Donde se revise cartografía existente de posibles reservas naturales, resguardos, cuerpos de agua, entre otros elementos de relevancia que sean identificados por el Consultor. Con el fin de que se generen recomendaciones sobre los elementos que se deben tener en cuenta en caso de obtener mayor viabilidad sobre los proyectos.

La propuesta metodológica de Steer menciona:

"Una vez realizada la identificación de la perspectiva de oferta y demanda futura se dará un concepto de viabilidad ambiental basado en la superposición de capas asociadas a parques naturales, zonas de riesgo climático y amenaza, resguardos indígenas, entre otros, a partir de información secundaria de acuerdo con lo descrito en la sección anterior mediante uso de plataformas SIG."

Se solicita al comité evaluador, **reconsiderar si el desarrollo incluido en la propuesta metodológica para la actividad solicitada es suficiente y adecuado para una calificación "Relevante con aportes notables"**, teniendo en cuenta que, para alcanzar dicha calificación

según los Términos de la Convocatoria, se establece que el consultor "Adicionalmente, presenta alternativas de análisis y/o nuevos enfoques para abordar las problemáticas de la consultoría **y las desarrolla en detalle**." Se sugiere comedidamente **reflexionar si el desarrollo incluido correspondería a** lo que los ***Términos de la Convocatoria*** definen como "***Poco Relevante****: El proponente presenta un documento de aproximación conceptual y metodología que cumple con los criterios establecidos, sin embargo,* ***se limita a listar los mismos***".

RESPUESTA ENTIDAD: Una vez analizada la observación el comité evaluador informa que la revisión y posterior evaluación según lo establecido la de la Adenda N°2 publicada el 24 de agosto de 2023 en el artículo "**SEXTO:** Modificar el numeral 12.1. 2.. de los términos definitivos de la convocatoria abierta UPIT-CA-035-2023, el cual quedara de la siguiente manera: **12.1.2 Enfoque metodológico"** atendiendo lo establecido en la **"Tabla 9 Puntajes por aproximación conceptual y metodología"** en los cuatro criterios de evaluación, se realizó un análisis técnico integral a lo largo de todo el documento que permitió definir la calificación de cada criterio y, no por etapas como se muestra en las observaciones, en ese sentido, lo referido por el proponente en ese apartado, se tuvo en cuenta para la ponderación del puntaje del criterio 2: "La propuesta metodológica muestra las estrategias, procedimientos y métodos necesarios para la identificación y propuesta de análisis de los factores coyunturales y estructurales que permitan identificar y caracterizar los principales nodos de generación de carga, así como los corredores que los conectan con sus áreas de influencia." con base a lo anterior la entidad no acoge la observación, manteniendo la evaluación.

OBSERVACIÓN 9: Sobre la siguiente actividad que hace parte del alcance solicitado en el Anexo técnico para la **Etapa 1**:

- Definición de posibles condiciones técnicas asociadas a los seis (6) proyectos de infraestructura de transporte (corredores) los cuales deben permitir atender la demanda generada y atraída en los municipios de las **zonas con potencial productivo**. Estos corredores deben incluir elementos necesarios para garantizar la movilidad y conectividad que permitan realizar una aproximación a los valores posibles que viabilizarían el proyecto y la definición de estos corredores debe considerar su análisis de forma integrada (no aislada) con el desarrollo de corredores futuros. Este ejercicio debe ser concertado con la UPIT, así como la revisión de otros corredores que hayan sido propuestos y priorizados y que no se hayan evaluado antes hasta un nivel de demanda y mercado similar al propuesto por este estudio.

La propuesta metodológica de Steer menciona:

"Estos corredores deben incluir elementos necesarios para garantizar la movilidad y conectividad que permitan realizar una aproximación a los valores posibles que viabilizarían el proyecto y la definición de estos corredores debe considerar su análisis de forma integrada (no aislada) con el desarrollo de corredores futuros. Este ejercicio ubicará los corredores seleccionados dentro de la red nacional estableciendo puntos de contacto con el resto de la red

nacional considerando la situación actual y proyectos que se hayan identificado en las tareas inmediatamente anteriores.

Este ejercicio será concertado con la UPIT, así como la revisión de otros corredores que hayan sido propuestos y priorizados y que no se hayan evaluado antes hasta un nivel de demanda y mercado similar al propuesto por este estudio. Para esto se propone la realización de talleres en los que la UPIT podrá indicarnos la necesidad de incorporar otras entidades de gobierno."

Se solicita al comité evaluador, **reconsiderar si el desarrollo incluido en la propuesta metodológica para la actividad solicitada es suficiente y adecuado para una calificación "Relevante con aportes notables"**, teniendo en cuenta que, para alcanzar dicha calificación según los Términos de la Convocatoria, se establece que el consultor "Adicionalmente, presenta alternativas de análisis y/o nuevos enfoques para abordar las problemáticas de la consultoría **y las desarrolla en detalle**." Se sugiere comedidamente **reflexionar si el desarrollo incluido correspondería a** lo que los Términos de la Convocatoria definen como "***Poco Relevante**: El proponente presenta un documento de aproximación conceptual y metodología que cumple con los criterios establecidos, sin embargo, **se limita a listar los mismos***".

RESPUESTA ENTIDAD: Una vez analizada la observación el comité evaluador informa que la revisión y posterior evaluación según lo establecido la de la Adenda N°2 publicada el 24 de agosto de 2023 en el artículo "**SEXTO:** Modificar el numeral 12.1. 2.. de los términos definitivos de la convocatoria abierta UPIT-CA-035-2023, el cual quedara de la siguiente manera: **12.1.2 Enfoque metodológico"** atendiendo lo establecido en la **"Tabla 9 Puntajes por aproximación conceptual y metodología"** en los cuatro criterios de evaluación, se realizó un análisis técnico integral a lo largo de todo el documento que permitió definir la calificación de cada criterio y, no por etapas como se muestra en las observaciones, en ese sentido, lo referido por el proponente en ese apartado, se tuvo en cuenta para la ponderación total del puntaje del criterio 1: "La propuesta metodológica muestra las estrategias, procedimientos y métodos necesarios para la identificación, análisis y disponibilidad de fuentes de información adicionales a las públicas que puedan ser utilizadas en la definición de los corredores." y 2: "La propuesta metodológica muestra las estrategias, procedimientos y métodos necesarios para la identificación y propuesta de análisis de los factores coyunturales y estructurales que permitan identificar y caracterizar los principales nodos de generación de carga, así como los corredores que los conectan con sus áreas de influencia." con base a lo anterior la entidad no acoge la observación, manteniendo la evaluación.

OBSERVACIÓN 10: Sobre la siguiente actividad que hace parte del alcance solicitado en el Anexo técnico para la **Etapa 2**:

- Definición de instrumentos para la toma de información (encuestas, conteos, entre otros). Se debe detallar los formatos y/o instrumentos de toma de información asociada. Para la cuantificación de la producción de toneladas generadas y atraídas en los municipios, se deben incluir como mínimo, datos de los movimientos de peso o volumen transportados, costos y tiempos asociados, proyecciones de crecimiento, en caso de suministrar esta última; así mismo, se debe consultar, sin limitarse a ello, la siguiente información relacionada con:

En la propuesta metrológica, Steer aborda aspectos relativos al diseño de instrumentos encaminados a realización de encuestas a generadores de carga y de preferencias reveladas/declaradas. Igualmente menciona la realización de conteos vehiculares mediante el uso de cámaras y/o conteos manuales sobre video.

Sin embargo **no se establece que se considere ningún otro estudio de toma de información, ni en la Etapa 2 de diseño y validación de instrumentos, ni tampoco en la Etapa 3 de recolección de la información primaria y análisis de situación actual**.

Para la adecuada caracterización de la situación actual de la infraestructura de transporte carretero y por consiguiente como **elemento fundamental** tanto para **la calibración de los modelos de asignación como para la caracterización de los modelos de elección modal, se establece clave la toma de los tiempos de recorrido de las unidades de transporte de carga y de pasajeros**, variable que **no se encuentra presente en la propuesta metodológica del oferente Steer.**

Se solicita al comité evaluador, reconsiderar si el desarrollo incluido en la propuesta metodológica para la toma de información únicamente de encuestas a generadores de carga y de preferencias reveladas/declaradas y, de conteos vehiculares, **ignorando completamente la necesidad de actualizar otros parámetros del modelo** (más aun en un contexto postpandemia) **es suficiente y adecuado para una calificación "Relevante con aportes notables",** o si por el contrario correspondería a **Poco relevante** para el caso de conteos vehiculares y de No es relevante, para la caracterización de tiempos de recorrido y otros estudios adicionales que la UPIT considere importantes para el desarrollo de la consultoría, con base en lo que los Términos de la Convocatoria definen como "***No es relevante****: El proponente presenta un documento de aproximación conceptual y metodología que no cumple con la totalidad de los criterios establecidos****, ni aborda la totalidad del alcance de la consultoría*****".**

RESPUESTA ENTIDAD: Una vez analizada la observación el comité evaluador informa que la revisión y posterior evaluación según lo establecido la de la Adenda N°2 publicada el 24 de agosto de 2023 en el artículo "**SEXTO:** Modificar el numeral 12.1. 2.. de los términos definitivos de la convocatoria abierta UPIT-CA-035-2023, el cual quedara de la siguiente manera: **12.1.2 Enfoque metodológico"** atendiendo lo establecido en la **"Tabla 9 Puntajes por aproximación conceptual y metodología"** en los cuatro criterios de evaluación, se realizó un análisis técnico integral a lo largo de todo el documento que permitió definir la calificación de cada criterio y, no por etapas como se muestra en las observaciones, en ese sentido, se tuvo

en cuenta para la ponderación del puntaje del criterio 3: “La propuesta metodológica muestra las estrategias, procedimientos y métodos necesarios para la recolección de la información primaria, incluyendo la propuesta de aplicación de la prueba piloto y el operativo de campo basados en la estrategia estadística que se desarrollará para lograr los objetivos.” Lo referido en la **Propuesta metodológica Etapa 2 Diseño y validación de instrumentos (página 20) y Recolección de la información primaria y análisis de situación actual (página 21)**, con base a lo anterior la entidad no acoge la observación, manteniendo la evaluación.

OBSERVACIÓN 11: Sobre la siguiente actividad que hace parte del alcance solicitado en el Anexo técnico para la **Etapa 3**:

- Generar un análisis de las condiciones de desarrollo actuales de la zona en términos de conectividad y acceso respecto a vías principales, secundarías y terciarias, oferta de transporte público de carga, disponibilidad de carga y costos de transporte sobre la zona de desarrollo, asociada al clúster de mayor conectividad. Posibilidad de integración de los proyectos planteados en comercio exterior y puertos disponibles. Así como recomendaciones asociadas a la necesidad de mejoras en la infraestructura existente, para una adecuada integración con los proyectos a evaluar.

La propuesta metodológica de Steer ***no presenta ningún planteamiento para atender esta actividad***, que hace parte del mínimo de obligaciones específicas que se esperan sean elaboradas por el Consultor.

Se solicita al comité evaluador, reconsiderar si **la omisión del cumplimiento** del alcance mencionado anteriormente, es consistente respecto a una calificación “Relevante con aportes notables”, teniendo en cuenta que para alcanzar dicha calificación según los Términos de la Convocatoria, se establece que “El proponente **presenta un documento** de aproximación conceptual y metodología **que cumple con los criterios establecidos**, presentando en detalle como abordará los diferentes alcances de la consultoría. Adicionalmente, presenta alternativas de análisis y/o nuevos enfoques para abordar las problemáticas de la consultoría y las desarrolla en detalle.” Se sugiere comedidamente **reflexionar si en este caso correspondería a** lo que los **Términos de la Convocatoria** definen como “***No es relevante****: El proponente presenta un documento de aproximación conceptual y metodología que* ***no cumple con la totalidad de los criterios establecidos, ni aborda la totalidad del alcance de la consultoría***”.

RESPUESTA ENTIDAD: Una vez analizada la observación el comité evaluador informa que la revisión y posterior evaluación según lo establecido la de la Adenda N°2 publicada el 24 de agosto de 2023 en el artículo “**SEXTO:** Modificar el numeral 12.1. 2.. de los términos definitivos de la convocatoria abierta UPIT-CA-035-2023, el cual quedara de la siguiente manera: **12.1.2 Enfoque metodológico”** atendiendo lo establecido en la **“Tabla 9 Puntajes por aproximación conceptual y metodología”** en los cuatro criterios de evaluación, se realizó un análisis técnico integral a lo largo de todo el documento que permitió definir la calificación de

cada criterio y, no por etapas como se muestra en las observaciones, con base a lo anterior la entidad no acoge la observación, manteniendo la evaluación.

OBSERVACIÓN 12: Sobre la siguiente actividad que hace parte del alcance solicitado en el Anexo técnico para la **Etapa 5**:

- La selección de la captación de demanda deberá considerar un análisis de sensibilidad de variables consideradas, que permita identificar las mejores relaciones que podrían darse para que existan incentivos al uso de la infraestructura de transporte proyectada.

La propuesta metodológica de Steer ***no presenta ningún planteamiento para atender esta actividad***, que hace parte del mínimo de obligaciones específicas que se esperan sean elaboradas por el Consultor.

Se solicita al comité evaluador, reconsiderar si **la omisión del cumplimiento** del alcance mencionado anteriormente, es consistente respecto a una calificación "*Relevante con aportes notables*", teniendo en cuenta que para alcanzar dicha calificación según los Términos de la Convocatoria, se establece que "El proponente **presenta un documento** de aproximación conceptual y metodología **que cumple con los criterios establecidos**, presentando en detalle como abordará los diferentes alcances de la consultoría. Adicionalmente, presenta alternativas de análisis y/o nuevos enfoques para abordar las problemáticas de la consultoría y las desarrolla en detalle." Se sugiere comedidamente **reflexionar si en este caso correspondería a** lo que los Términos de la Convocatoria definen como "***No es relevante****: El proponente presenta un documento de aproximación conceptual y metodología que* ***no cumple con la totalidad de los criterios establecidos, ni aborda la totalidad del alcance de la consultoría***".

RESPUESTA ENTIDAD: Una vez analizada la observación el comité evaluador informa que la revisión y posterior evaluación según lo establecido la de la Adenda N°2 publicada el 24 de agosto de 2023 en el artículo "**SEXTO:** Modificar el numeral 12.1. 2.. de los términos definitivos de la convocatoria abierta UPIT-CA-035-2023, el cual quedara de la siguiente manera: **12.1.2 Enfoque metodológico"** atendiendo lo establecido en la **"Tabla 9 Puntajes por aproximación conceptual y metodología"** en los cuatro criterios de evaluación, se realizó un análisis técnico integral a lo largo de todo el documento que permitió definir la calificación de cada criterio y, no por etapas como se muestra en las observaciones, con base a lo anterior la entidad no acoge la observación, manteniendo la evaluación.

OBSERVACIÓN 13: El alcance completo de la **Etapa 6** que hace parte del alcance solicitado en el Anexo técnico, es el siguiente:

Etapa 6. Análisis, recomendaciones y conclusiones

Dentro de los resultados finales se deberán generar recomendaciones asociadas a las necesidades de operaciones en puntos de transferencias y estaciones, que permitan garantizar que los aportes de carga por los generadores puedan ser materializados. Las recomendaciones deben estar asociadas y encaminadas a la reducción en costos de construcción y de operación, fuentes de financiación y vialidad del proyecto integrado con otros proyectos.

- Generar propuesta de ubicación de puntos para conectar la red, como puntos de conectividad o estaciones, así como zonas de almacenamiento, como potenciales nodos de conexión entre los diferentes corredores a ser considerados, asociados con el desarrollo de Infraestructura Logística Especializada, que facilite los movimientos necesarios para la carga y considera puntos estratégicos de transferencia modal.
- Entregar las estimaciones de demanda asociadas a cada uno de los proyectos diferenciada por tipo de segmento de carga y aporte en toneladas de cada uno de los generadores de carga según los resultados obtenidos de la recolección de información.
- Proponer sobre los proyectos definidos las mejores condiciones técnicas que permitirían aumentar las captaciones de demanda asociadas con velocidades, puntos de acceso, condiciones de zonas de transferencia, entre otros elementos resultantes de los modelos generados.
- Integrar y análisis de manera resumida el desarrollo de los productos anteriores donde incluya las principales conclusiones y recomendaciones de cada uno de estos productos.
- Entregar el modelo de transporte actualizado con todos los análisis y resultados desarrollados en los productos anteriores. Incluyendo manual de operación sobre los complementos realizados.
- Producto final diagramado que incluya los elementos más relevantes de cada uno de los productos.

A la finalización de este producto se deberá realizar una sesión de socialización de los resultados a la UPIT y si esta última lo considera, con otros actores relevantes.

La propuesta metodológica de Steer menciona:

"Este documento evidenciará los resultados de la ejecución de todo el estudio. Será un formato diagramado incluyendo el logo de la UPIT y que se produzca para publicación. Se entregarán las bases de datos y manuales de uso de los modelos producto de la consultoría documentando las mejoras realizadas a la herramienta de modelación.

Esto debe desarrollarse en la medida que se hagan y compilen las recomendaciones específicas sobre:

• Propuesta de ubicación de puntos para conectar la red, como puntos para conectar la red, como puntos de conectividad o estaciones, así como zonas de almacenamiento, como potenciales nodos de conexión entre los diferentes corredores a ser considerados, asociados con el desarrollo de Infraestructura Logística Especializada, que facilite los movimientos necesarios para la carga y considera puntos estratégicos de transferencia modal.

• Estimaciones de demanda asociadas a cada uno de los proyectos diferenciada por tipo de segmento de carga y aporte en toneladas de cada uno de los generadores de carga según los resultados obtenidos de la recolección de información.

• Propuesta de mejores condiciones técnicas que permitirían aumentar las captaciones de demanda asociadas con velocidades, puntos de acceso, 15

condiciones de zonas de transferencia, entre otros elementos resultantes de los modelos generados.

• Integración manera resumida el desarrollo de los productos anteriores donde incluya las principales conclusiones y recomendaciones de cada uno de estos productos.

• Entrega final del modelo de transporte actualizado con todos los análisis y resultados desarrollados en los productos anteriores. Incluyendo manual de operación sobre los complementos realizados.

• Producto final diagramado que incluya los elementos más relevantes de cada uno de los productos, así como las sesiones de socialización que correspondan.

Realizaremos una socialización de mayor alance a las anteriores para que en conjunto con la UPIT presentemos los resultados del estudio a un público amplio establecido por las entidades del sector."

Se solicita al comité evaluador, reconsiderar si el desarrollo de limitarse a incluir únicamente lo mismo que los Términos de la Convocatoria especifican para para toda la Etapa 6 es suficiente y adecuado para una calificación "Relevante con aportes notables", teniendo en cuenta que para alcanzar dicha calificación según los Términos de la Convocatoria, se establece que el consultor "Adicionalmente, presenta alternativas de análisis y/o nuevos enfoques para abordar las problemáticas de la consultoría **y las desarrolla en detalle**." Se sugiere comedidamente **reflexionar si el desarrollo incluido correspondería a** lo que los Términos de la Convocatoria definen como "***Poco Relevante****: El proponente presenta un documento de aproximación conceptual y metodología que cumple con los criterios establecidos, sin embargo,* ***se limita a listar los mismos***", ya que como se observa, el **proponerte solo parafraseo lo que solicitó el Anexo Técnico**, y no desarrolló ninguna propuesta propia para atender metodológicamente esta actividad.

RESPUESTA ENTIDAD: Una vez analizada la observación el comité evaluador informa que la revisión y posterior evaluación según lo establecido la de la Adenda N°2 publicada el 24 de agosto de 2023 en el artículo "**SEXTO:** Modificar el numeral 12.1. 2.. de los términos definitivos de la convocatoria abierta UPIT-CA-035-2023, el cual quedara de la siguiente manera: **12.1.2 Enfoque metodológico"** atendiendo lo establecido en la **"Tabla 9 Puntajes por aproximación conceptual y metodología"** en los cuatro criterios de evaluación, se realizó un análisis técnico integral a lo largo de todo el documento que permitió definir la calificación de cada criterio y, no por etapas como se muestra en las observaciones, en ese sentido, lo referido por el proponente en ese apartado, se tuvo en cuenta para la ponderación total del puntaje del criterio 2: "La propuesta metodológica muestra las estrategias, procedimientos y métodos necesarios para la identificación y propuesta de análisis de los factores coyunturales y estructurales que permitan identificar y caracterizar los principales nodos de generación de

carga, así como los corredores que los conectan con sus áreas de influencia.” con base a lo anterior la entidad no acoge la observación, manteniendo la evaluación.

- **Realizada por CONSORCIO CONARCON & TRANSCONSULT_UPIT35:**

OBSERVACIÓN 1: 15 de septiembre 2023

Buen día

Teniendo en cuenta el principio de igualdad y selección objetiva, solicitamos a la Entidad comedidamente de la misma manera que se lo comunicó al proponente Steer en el informe de evaluación, otor garnos una **explicación detallada y clara de la calificación** a nuestra metodología en el **criterio 1**, que fue calificada como *Relevante*. Nos gustaría comprender **por qué no se consideró** *Relevante con* ***aportes notables frente a los objetivos planteados en los términos de referencia***, ya que las observaciones no son claras en cuanto al motivo de esta clasificación, máxime que la Entidad en el informe de Evaluación indica que nuestra metodología:

> *"…muestra las estrategias, procedimientos y métodos necesarios para la identificación, análisis y disponibilidad de fuentes de información adicionales a las públicas que puedan ser utilizadas en la definición de los corredores. Sin embargo el proponente presenta un documento de aproximación conceptual y* ***metodología que cumple con los criterios establecidos, presentando en detalle como abordará los diferentes alcances de la consultoría****, dando como resultado Relevante"*

Como se puede observar, la entidad **NO hace alusión a ninguna deficiencia** en este criterio; y **por el contrario**, expone que nuestra metodología cumple con la evaluación *Relevante con* ***aportes no tables*** *frente a los* ***objetivos*** *planteados en los* ***términos de referencia*** al momento que la Entidad menciona que nuestra "*…****metodología que cumple con los criterios establecidos, presentando en detalle como abordará los diferentes alcances de la consultoría****…"*

Como lo expresamos anteriormente, queremos comprender claramente la razón detrás de la calificación otorgada en esta etapa del proceso, debido a que **NO es claro el motivo del por qué no se o btuvo la calificación máxima** en dicho criterio, ya que la Entidad menciona que cumple "…**con los criterios establecidos, presentando en detalle como abordará los diferentes alcances de la c onsultoría**…", **sin mencionar ninguna deficiencia**.

RESPUESTA ENTIDAD: Una vez analizada y revisada la información aportada, procedemos a dar una explicación más descriptiva de la propuesta en atención a que la información que brinda el documento se enmarca en fuentes de información públicas, **mas no, se evidencia en su propuesta metodológica, fuentes diferentes o adicionales a las publicas.**

El comité evaluador, una vez verificado el documento de enfoque metodológico, no le otorga el puntaje máximo, al considerar que su propuesta, no propone alternativas de análisis y/o nuevos enfoques para abordar las problemáticas de la consultoría ni las desarrolla en detalle, toda vez que no allega fuentes y referencias adicionales a las púbicas sin que brinde aportes notables, y nuevos enfoques necesarios para la identificación y análisis del criterio número uno (1).

Ahora bien, la puntuación se mantendrá en los cuatro (4) puntos que es la tipificación como Relevante, de acuerdo a la definición:

- Relevante: El proponente presenta un documento de aproximación conceptual y metodología que cumple con los criterios establecidos, presentando en detalle como abordará los diferentes alcances de la consultoría.

Una vez mas el comité evaluador afirma que la información referenciada no corresponde a información adicional a las públicas, pues se trata de documentos adoptados a través de entidades públicas. Es de señalar que tampoco referencian fuentes propias o adicionales que puedan permitir dar la puntuación máxima., como se observa en el siguiente cuadro allegada por el proponente:

los proyectos de infraestructura intermodal en las zonas con potencial productivo que serán planteados como parte de la consultoría y, es por esto que el alistamiento de la información existente será una de las actividades principales de esta etapa, que permitirá reunir suficiente información para conformar estructuras de bases de datos con el mayor número de soportes y variables disponibles que mejoren su poder de fundamentación para la planificación de los proyectos intermodales.

En concordancia con los objetivos principales de la consultoría, se recopilará y analizará entre otras, la siguiente información a ser solicitada a la UPIT:

- Plan Maestro de Estructuración.
- Informe Implementación PDET 2021
- Planes Viales Departamentales.
- Plan de Acción para la Transformación Regional.
- Caracterización económica marco pandemia.

Otro de los elementos que se tendrá en cuenta dentro de la revisión documental será el Registro Nacional de Despacho de Carga (RNDC), el cual es un sistema de información que permite recibir, validar y transmitir la información generada en las operaciones del Servicio Público de Transporte de Carga por

En este sentido resulta pertinente mencionar que, el numeral 12.1.2 Enfoque metodológico en la nota 1, de la Adenda N 2 señala expresamente las definiciones de los criterios aplicar en la evaluación así:

- **No es relevante:** El proponente presenta un documento de aproximación conceptual y metodología que no cumple con la totalidad de los criterios establecidos, ni aborda la totalidad del alcance de la consultoría.

- **Poco Relevante:** El proponente presenta un documento de aproximación conceptual y metodología que cumple con los criterios establecidos, sin embargo, se limita a listar los mismos.

- **Relevante:** El proponente presenta un documento de aproximación conceptual y metodología que cumple con los criterios establecidos, presentando en detalle como abordará los diferentes alcances de la consultoría.

- **Relevante con aportes notables frente a los objetivos planteados en los términos de Referencia:** El proponente presenta un documento de aproximación conceptual y metodología que cumple con los criterios establecidos, presentando en detalle como abordará los diferentes alcances de la consultoría. Adicionalmente, presenta alternativas de análisis y/o nuevos enfoques para abordar las problemáticas de la consultoría y las desarrolla en detalle.

De lo anterior el comité evaluador manifiesta que dio estricto cumplimiento al numeral antes mencionado, así las cosas, no procede la observación y se mantiene la evaluación.

OBSERVACIÓN 2: 18 de septiembre 2023

Teniendo en cuenta el **principio de igualdad y selección objetiva**, solicitamos a la Entidad comedidamente **revisar en detalle** las siguientes observaciones que realizamos al informe de Evaluación No. 2 a nuestro consorcio, para la evaluación de nuestra propuesta metodológica, criterio 1.

> *"Criterio 1. La propuesta metodológica muestra las estrategias, procedimientos y métodos necesarios para la identificación, análisis y disponibilidad de fuentes de información adicionales a las públicas que puedan ser utilizadas en la definición de los corredores."*

Antes de comenzar con las observaciones, solicitamos a la Entidad que **nuestra propuesta sea evaluada bajo las mismas condiciones y criterios que se aplicaron a todos los proponentes. Hemos observado que durante el proceso se han aceptado observaciones relacionadas con la evaluación de este criterio por parte de otros oferentes, y estas observaciones han sido consideradas. Con el fin de garantizar la equidad y la consistencia del proceso, respetuosamente solicitamos a la Entidad que realice nuestra evaluación bajo las mismas condiciones y criterios que se aplicaron a los demás proponentes.**

RESPUESTA ENTIDAD: El área técnica del comité evaluador se permite aclarar que la información contenida en las reglas de participación dentro del presente proceso de selección es suficientes, claras y precisas para garantizar la presentación del documento metodológico tal y como se indicó en los términos del numeral 12.1.2 Enfoque metodológico en la nota 1, de la Adenda N 2.

Ahora bien, corresponde a los proponentes en ejercicio del derecho de réplica hacer observaciones a los informes de evaluación cuando así lo consideren, en este sentido le asiste al comité evaluador la obligación de verificar la información y observaciones allegadas, así como dar respuesta a las mismas bien sea en el sentido de corregir o mantener la calificación en los eventos que correspondan, para lo cual el mencionado comité ha dado estricta aplicación a los principios que rigen la contratación esto es principio de igualdad frente a todos y cada uno de los proponentes, transparencia y selección objetiva de los contratistas.

En lo referente a: "… que la propuesta sea evaluada bajo las mismas condiciones y criterios que se aplicaron a todos los proponentes…", la Entidad considera las exigencias dadas en los términos definitivos acordes a la naturaleza, y alcance del presente estudio, que los principios de igualdad y selección objetiva, son algunas de las obligaciones que se debe tener como eje

fundamental para garantizar el proceso contractual. Adicional la entidad manifiesta que: bajo las mismas exigencias y de acuerdo con la Sentencia C-887/02: *conforme al principio de igualdad, que en el campo de la contratación estatal se traduce en el derecho que tienen todos los sujetos interesados en una licitación a estar en idénticas condiciones y a gozar de las mismas oportunidades desde el comienzo del proceso licitatorio hasta la adjudicación o formalización del respectivo contrato.*

OBSERVACIÓN 3:

Ahora bien, según el informe de evaluación ***"4. ANEXO PUNTUABLE TECNICO V2.pdf"***, pág.3, para la evaluación criterio 1 de nuestro metodológico, la Entidad menciona que:

"La propuesta metodológica aportada en el adjunto Documento_Enfoque_Metodologico_UPIT-35-CT_V5_1.pdf, muestra las estrategias, procedimientos y métodos necesarios para la identificación, análisis y disponibilidad de fuentes de información adicionales a las públicas que puedan ser utilizadas en la definición de los corredores. Sin embargo el proponente presenta un documento de aproximación conceptual y metodología que cumple con los criterios establecidos, presentando en detalle como abordará los diferentes alcances de la consultoría, dando como resultado Relevante".

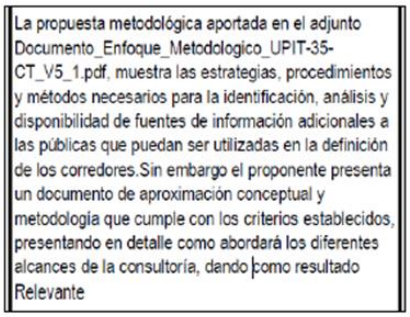

La propuesta metodológica aportada en el adjunto Documento_Enfoque_Metodologico_UPIT-35-CT_V5_1.pdf, muestra las estrategias, procedimientos y métodos necesarios para la identificación, análisis y disponibilidad de fuentes de información adicionales a las públicas que puedan ser utilizadas en la definición de los corredores.Sin embargo el proponente presenta un documento de aproximación conceptual y metodología que cumple con los criterios establecidos, presentando en detalle como abordará los diferentes alcances de la consultoría, dando como resultado Relevante

Ilustración 1. 4. ANEXO PUNTUABLE TECNICO V2. Pág. 3. Evaluación Criterio 1.

RESPUESTA ENTIDAD: Como se manifestó en la respuesta a la observación número uno (1) el comité evaluador, una vez verificado el documento de enfoque metodológico, no le otorga el puntaje máximo, al considerar que su propuesta, no propone alternativas de análisis y/o nuevos enfoques para abordar las problemáticas de la consultoría ni las desarrolla en detalle, toda vez que no allega fuentes y referencias adicionales a las públicas sin que permita identificar la

existencia de aportes notables, y nuevos enfoques necesarios para la identificación y análisis del criterio número uno (1).

La puntuación se mantendrá en los cuatro (4) puntos que es la tipificación como Relevante:

- Relevante: El proponente presenta un documento de aproximación conceptual y metodología que cumple con los criterios establecidos, presentando en detalle como abordará los diferentes alcances de la consultoría.

En este sentido resulta pertinente mencionar que, el numeral 12.1.2 Enfoque metodológico en la nota uno (1), de la Adenda N 2 señala expresamente las definiciones de los criterios aplicar en la evaluación así:

- **No es relevante:** El proponente presenta un documento de aproximación conceptual y metodología que no cumple con la totalidad de los criterios establecidos, ni aborda la totalidad del alcance de la consultoría.
- **Poco Relevante:** El proponente presenta un documento de aproximación conceptual y metodología que cumple con los criterios establecidos, sin embargo, se limita a listar los mismos.
- **Relevante:** El proponente presenta un documento de aproximación conceptual y metodología que cumple con los criterios establecidos, presentando en detalle como abordará los diferentes alcances de la consultoría.
- **Relevante con aportes notables frente a los objetivos planteados en los términos de Referencia:** El proponente presenta un documento de aproximación conceptual y metodología que cumple con los criterios establecidos, presentando en detalle como abordará los diferentes alcances de la consultoría. Adicionalmente, presenta alternativas de análisis y/o nuevos enfoques para abordar las problemáticas de la consultoría y las desarrolla en detalle.

De lo anterior el comité evaluador manifiesta que dio estricto cumplimiento al numeral antes mencionado, así las cosas, no procede la observación y se mantiene la evaluación.

OBSERVACIÓN 4:

Ahora bien, NO entendemos porque la Entidad no otorga un máximo puntaje para este criterio, ya que no hace alusión a alguna carencia o deficiencia en este criterio; y por el contrario, expone que nuestra metodología cumple con la evaluación *"Relevante con **aportes notables** frente a los **objetivos planteados** en **los términos de Referencia**"*, al momento que la Entidad menciona que nuestra *"...metodología que **cumple con los criterios establecidos, presentando en detalle como abordará los diferentes alcances de la consultoría**..."*

> *"La propuesta metodológica aportada en el adjunto Documento_Enfoque_Metodologico_UPIT-35-CT_V5_1.pdf, muestra las estrategias, procedimientos y métodos necesarios para la identificación, análisis y disponibilidad de fuentes de información adicionales a las públicas que puedan ser utilizadas en la definición de los corredores. Sin embargo el proponente presenta un documento de aproximación conceptual y **metodología que cumple con los criterios establecidos, presentando en detalle como abordará los diferentes alcances de la consultoría**, dando como resultado Relevante".*

2

CONARCON

Transconsult

La propuesta metodológica aportada en el adjunto Documento_Enfoque_Metodologico_UPIT-35-CT_V5_1.pdf, muestra las estrategias, procedimientos y métodos necesarios para la identificación, análisis y disponibilidad de fuentes de información adicionales a las públicas que puedan ser utilizadas en la definición de los corredores.Sin embargo el proponente presenta un documento de aproximación conceptual y metodología que cumple con los criterios establecidos, presentando en detalle como abordará los diferentes alcances de la consultoría, dando como resultado Relevante

Ilustración 2. 4. ANEXO PUNTUABLE TECNICO V2. Pág. 3. Evaluación Criterio 1.

RESPUESTA ENTIDAD: Aclaramos que la entidad no da a la puntuación, comentarios deficientes a este criterio, sino que están enmarcados a las definiciones de los términos de referencia como se expone en la respuesta número uno (1)
Con respecto a lo que usted menciona que la entidad: *"… expone que nuestra metodología cumple con la evaluación "Relevante con aportes notables frente a los objetivos planteados en los términos de Referencia",* no procede su observación, en ningún momento del documento de la evaluación se menciona la decisión de esta puntuación, ni mucho menos la máxima puntuación que es lo que determina este criterio. Ahora bien, tal como el proponente lo menciona: *"…metodología que cumple con los criterios establecidos, presentando en detalle como abordará los diferentes alcances de la consultoría…",* este criterio es la definición de RELEVANTE, tal como lo señala los términos definitivos, y consigo la transcripción en la evaluación.

OBSERVACIÓN 5:

No es claro el motivo del porqué la Entidad utiliza el conector "Sin embargo", ya que después de dicho conector menciona aun más una calificación positiva al mencionar que la ***"...metodología cumple con los criterios establecidos de como abordará los diferentes alcances de la consultoría..."***, sin mencionar ninguna deficiencia, situación que como se puede leer de forma taxativa, cumple plenamente con la calificación de *"Relevante con **aportes notables** frente a los **objetivos planteados** en **los términos de Referencia"***, el cual se obtiene una máxima calificación de 6 puntos para dicho criterio.

RESPUESTA ENTIDAD: Tal y como mencionamos en la respuesta número uno, reconocemos en principio su interpretación frente a la descripción de la evaluación del criterio número uno (1); por lo tanto, una vez analizada y revisada la información aportada, procedemos a dar una explicación más descriptiva de la propuesta en atención a que la información que brinda el documento se enmarca en fuentes de información públicas, **mas no, se evidencia en su propuesta metodológica fuentes adicionales a las públicas.**

OBSERVACIÓN 6:

Enseguida nos permitimos evidenciar los diferentes aportes notables que se incluyen a lo largo del desarrollo del documento del Enfoque metodológico: Como medida de validación, sugerimos respetuosamente al comité evaluador efectuar la comparación de los componentes que se resaltan a continuación como aportes notables con lo establecido para ellos mismos en las propuestas metodológicas presentadas por los otros oferentes, con el fin de confirmar que corresponden claramente a elementos diferenciales (entre propuestas) que deben verse reflejados igualmente en las calificaciones otorgadas.

Si bien citamos los aspectos más representativos de cada componente de aporte diferencial, invitamos al comité evaluador a efectuar la revisión de todo el contenido en la página que se cita para cada caso, con base en el documento de enfoque metodológico que presentamos.

2.2 **Caracterización de las zonas con potencial productivo. Página 3**

En este componente queremos resaltar el nivel de caracterización de las zonas con potencial productivo al que llegará Consorcio Conarcon&Transconsult_UPIT35. Al respecto se define principalmente en nuestra propuesta de Enfoque metodológico, lo siguiente:

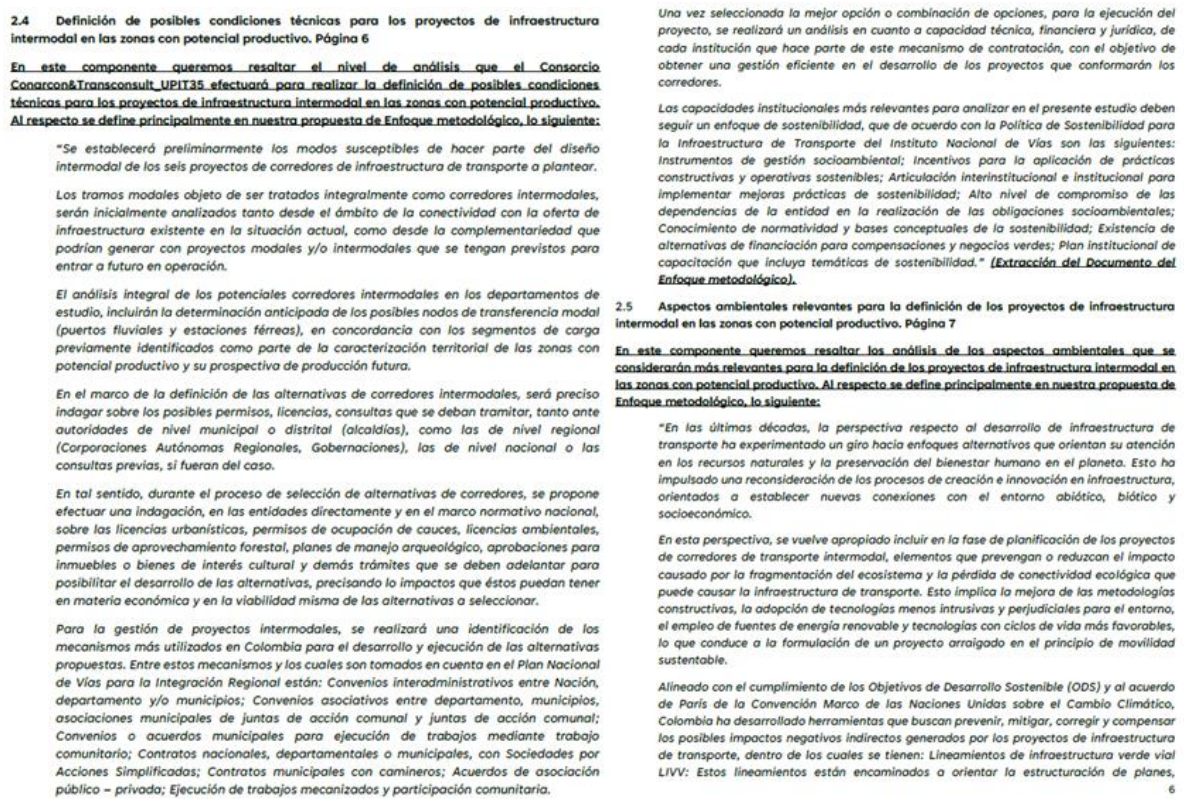
"Teniendo en cuenta que las zonas con potencial productivo se localizan en zonas geográficas diferentes, se adelantarán los análisis de identificación y caracterización del territorio vinculando la especificidad geográfica, ambiental, social y funcional de cada zona; evaluando en cada caso los elementos actuales y futuros que pueden incidir en la modelación de alternativas de corredores intermodales a proponer.

La aproximación analítica se adelantará por escalas, permitiendo establecer los vínculos funcionales a escalas regionales y subregionales, aspecto que favorecerá la definición y caracterización de los corredores intermodales.

Se tendrán en cuenta en los análisis la identificación del perfil y las características poblacionales y socioeconómicas, así como sus proyecciones, en tanto que lo ambiental se trabajará a partir del procesamiento de las Determinantes Ambientales expedidas por las Corporaciones Autónomas Regionales con incidencia en los ámbitos de las zonas con potencial productivo.

Los aspectos físicos, políticos e institucionales se analizarán a partir de la documentación técnica disponible para los departamentos de Chocó, Córdoba, Sucre, Arauca, Cauca, Caquetá, Casanare, Vichada, Vaupés, Meta, Nariño, Guaviare, Huila, Putumayo, Guainía y Amazonas. Se efectuarán análisis específicos tendientes a: Identificar la ubicación de los equipamientos que brindan bienes y servicios y los centros de producción agrícola/minera con el fin de identificar las tendencias de transporte de carga de las regiones de las zonas con potencial productivo; Identificar zonas con características de tipo ambiental y social que puedan generar limitaciones en el desarrollo de corredores de conectividad intermodal; Identificar los lineamientos y determinantes, previstos en los instrumentos de ordenamiento territorial y ambiental de los principales municipios de los departamentos que conforman las zonas con potencial productivo; Identificar la concentración poblacional, índices de pobreza, entre otros aspectos que se consideren relevantes para identificar las necesidades de la población y su conectividad; Identificar las zonas con potencial de participación en el Programa Nacional Integral de Sustitución de Cultivos Ilícitos (PNIS), entre otras.

*Se revisarán los instrumentos de enmarcación regional como el Plan Estratégico Regional de la RAP, que servirán como elementos de enmarcación y articulación. Otro aspecto clave a analizar, será la incidencia del Plan Nacional de Desarrollo "Colombia Potencia Mundial de la Vida" en los departamentos de las zonas con potencial productivo. Se apuesta por identificar el conjunto de programas y proyectos que se implementarán (o tienen posibilidad de implementarse) en las zonas con potencial productivo, con miras a que el este proceso se armonice con las demás decisiones, en procura de sumarse al conjunto de medidas que se plantea poner en marcha para mejorar las condiciones de transporte intermodal en estos territorios." **(Extracción del Documento del Enfoque metodológico).***



2.4 Definición de posibles condiciones técnicas para los proyectos de infraestructura intermodal en las zonas con potencial productivo. Página 6

En este componente queremos resaltar el nivel de análisis que el Consorcio Conarcon&Transconsult_UPIT35 efectuará para realizar la definición de posibles condiciones técnicas para los proyectos de infraestructura intermodal en las zonas con potencial productivo. Al respecto se define principalmente en nuestra propuesta de Enfoque metodológico, lo siguiente:

"Se establecerá preliminarmente los modos susceptibles de hacer parte del diseño intermodal de los seis proyectos de corredores de infraestructura de transporte a plantear.

Los tramos modales objeto de ser tratados integralmente como corredores intermodales, serán inicialmente analizados tanto desde el ámbito de la conectividad con la oferta de infraestructura existente en la situación actual, como desde la complementariedad que podrían generar con proyectos modales y/o intermodales que se tengan previstos para entrar a futuro en operación.

El análisis integral de los potenciales corredores intermodales en los departamentos de estudio, incluirán la determinación anticipada de los posibles nodos de transferencia modal (puertos fluviales y estaciones férreas), en concordancia con los segmentos de carga previamente identificados como parte de la caracterización territorial de las zonas con potencial productivo y su prospectiva de producción futura.

En el marco de la definición de las alternativas de corredores intermodales, será preciso indagar sobre los posibles permisos, licencias, consultas que se deban tramitar, tanto ante autoridades de nivel municipal o distrital (alcaldías), como las de nivel regional (Corporaciones Autónomas Regionales, Gobernaciones), las de nivel nacional o las consultas previas, si fueran del caso.

En tal sentido, durante el proceso de selección de alternativas de corredores, se propone efectuar una indagación, en las entidades directamente y en el marco normativo nacional, sobre las licencias urbanísticas, permisos de ocupación de cauces, licencias ambientales, permisos de aprovechamiento forestal, planes de manejo arqueológico, aprobaciones para inmuebles o bienes de interés cultural y demás trámites que se deben adelantar para posibilitar el desarrollo de las alternativas, precisando lo impactos que éstos puedan tener en materia económica y en la viabilidad misma de las alternativas a seleccionar.

Para la gestión de proyectos intermodales, se realizará una identificación de los mecanismos más utilizados en Colombia para el desarrollo y ejecución de las alternativas propuestas. Entre estos mecanismos y los cuales son tomados en cuenta en el Plan Nacional de Vías para la Integración Regional están: Convenios interadministrativos entre Nación, departamento y/o municipios; Convenios asociativos entre departamento, municipios, asociaciones municipales de juntas de acción comunal y juntas de acción comunal; Convenios o acuerdos municipales para ejecución de trabajos mediante trabajo comunitario; Contratos nacionales, departamentales o municipales, con Sociedades por Acciones Simplificadas; Contratos municipales con camineros; Acuerdos de asociación público – privada; Ejecución de trabajos mecanizados y participación comunitaria.

Una vez seleccionada la mejor opción o combinación de opciones, para la ejecución del proyecto, se realizará un análisis en cuanto a capacidad técnica, financiera y jurídica, de cada institución que hace parte de este mecanismo de contratación, con el objetivo de obtener una gestión eficiente en el desarrollo de los proyectos que conformarán los corredores.

*Las capacidades institucionales más relevantes para analizar en el presente estudio deben seguir un enfoque de sostenibilidad, que de acuerdo con la Política de Sostenibilidad para la Infraestructura de Transporte del Instituto Nacional de Vías son las siguientes: Instrumentos de gestión socioambiental; Incentivos para la aplicación de prácticas constructivas y operativas sostenibles; Articulación interinstitucional e institucional para implementar mejoras prácticas de sostenibilidad; Alto nivel de compromiso de las dependencias de la entidad en la realización de las obligaciones socioambientales; Conocimiento de normatividad y bases conceptuales de la sostenibilidad; Existencia de alternativas de financiación para compensaciones y negocios verdes; Plan institucional de capacitación que incluya temáticas de sostenibilidad." **(Extracción del Documento del Enfoque metodológico).***

2.5 Aspectos ambientales relevantes para la definición de los proyectos de infraestructura intermodal en las zonas con potencial productivo. Página 7

En este componente queremos resaltar los análisis de los aspectos ambientales que se considerarán más relevantes para la definición de los proyectos de infraestructura intermodal en las zonas con potencial productivo. Al respecto se define principalmente en nuestra propuesta de Enfoque metodológico, lo siguiente:

"En las últimas décadas, la perspectiva respecto al desarrollo de infraestructura de transporte ha experimentado un giro hacia enfoques alternativos que orientan su atención en los recursos naturales y la preservación del bienestar humano en el planeta. Esto ha impulsado una reconsideración de los procesos de creación e innovación en infraestructura, orientados a establecer nuevas conexiones con el entorno abiótico, biótico y socioeconómico.

En esta perspectiva, se vuelve apropiado incluir en la fase de planificación de los proyectos de corredores de transporte intermodal, elementos que prevengan o reduzcan el impacto causado por la fragmentación del ecosistema y la pérdida de conectividad ecológica que puede causar la infraestructura de transporte. Esto implica la mejora de las metodologías constructivas, la adopción de tecnologías menos intrusivas y perjudiciales para el entorno, el empleo de fuentes de energía renovable y tecnologías con ciclos de vida más favorables, lo que conduce a la formulación de un proyecto arraigado en el principio de movilidad sustentable.

Alineado con el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y al acuerdo de París de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, Colombia ha desarrollado herramientas que buscan prevenir, mitigar, corregir y compensar los posibles impactos negativos indirectos generados por los proyectos de infraestructura de transporte, dentro de los cuales se tienen: Lineamientos de infraestructura verde vial LIVV: Estos lineamientos están encaminados a orientar la estructuración de planes,

6

RESPUESTA ENTIDAD: Frente a esta observación el comité evaluador verifica nuevamente el documento Enfoque Metodológico relacionado con el criterio numero dos (2), encontrándose que, la propuesta presentada para este criterio cumple con lo establecido en este requerimiento, así: presenta estrategias, procedimientos y métodos necesarios para la identificación y propuesta de análisis de los factores coyunturales y estructurales que permitan identificar y caracterizar los principales nodos de generación de carga, así como los corredores que los conectan con sus áreas de influencia; es decir que este contenido es objeto de evaluación del criterio número dos (2), y no se enmarcan en la calificación para el criterio número uno (1). Así las cosas, se no procede su observación, y se mantiene la evaluación.

OBSERVACIÓN 7:

*programas y proyectos de infraestructura carretera con el fin de que contemplen, desde las etapas más tempranas de su planificación, consideraciones ambientales y de desarrollo sostenible e incorporen medidas de ubicación, trazado, diseño, ingeniería y manejo destinadas a garantizar que la ejecución de los mismos genere un beneficio ambiental neto positivo; así como la Metodología para la evaluación de la sostenibilidad de los proyectos de infraestructura de transporte AIKA: Mediante Resolución 405 del 13 de febrero de 2020, derogada por la Resolución 1314 del 20 de abril de 2022, el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) adoptó formalmente la Política de Sostenibilidad para la Infraestructura de Transporte a su cargo, conformando el denominado Comité de Sostenibilidad al interior del INVÍAS." **(Extracción del Documento del Enfoque metodológico).***

2.6 Definición y caracterización general de los proyectos de infraestructura intermodal en las zonas con potencial productivo. Página 8

En este componente queremos resaltar el detalle que otorgaremos a la caracterización general de los proyectos de infraestructura intermodal en las zonas con potencial productivo, en aras de su adecuada selección. Al respecto se define principalmente en nuestra propuesta de Enfoque metodológico, lo siguiente:

"A partir de un análisis detallado de la información recolectada y analizada, se identificarán los seis proyectos de corredores intermodales que tenga como objetivos principales, la reducción en los costos de transporte, la conexión entre los principales nodos de actividades económicas, la optimización del transporte de carga y la integración funcional de los sistemas de transporte mediante un enfoque intermodal que se refleje en una mayor integración económica y territorial de las zonas con potencial productivo.

Como parte del proceso de caracterización se considerarán diferentes jerarquías, dada la función que prestan y los volúmenes de demanda de carga que se espera sean atendidos, considerando su función de permitir la conectividad entre poblaciones, la integración entre zonas de producción y consumo y la facilitación de la intermodalidad. Su caracterización abarcará: Núcleos poblacionales atendidos; Condicionantes ambientales (paso por áreas protegidas, parques nacionales naturales u otras zonas de protección ambiental); Aspectos económicos y productivos; Redes de transporte a nivel nacional y/o conexiones con fronteras; Nodos de intermodalidad.

Para cada uno de los seis corredores intermodales que sean definidos, se identificarán los riesgos que permitan determinar los factores que pueden llegar a influir en cada una de las fases del proyecto y que puede terminar reflejándose en una disminución en la operación eficiente de dichos corredores.

En términos generales, en Colombia aún se puede observar deficiencias estructurales, administrativas y operativas que hacen difícil la materialización de estos corredores intermodales. Por lo tanto, el enfoque metodológico propuesto, se basa en la recolección de toda la información necesaria, que permita identificar los riesgos que se pueden presentar y de esta manera priorizarlos en función del impacto generado.

*El esquema de priorización de riesgos, se realizará mediante una valoración de los impactos generados por medio de escalas, ya sea cuantitativas o cualitativas." **(Extracción del Documento del Enfoque metodológico).***

4. RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN PRIMARIA Y ANÁLISIS DE SITUACIÓN ACTUAL. Página 13

Al respecto de la recolección de información primaria, deseamos exaltar que el Consorcio Conarcon&Transconsult_UPIT35, no solo se limitará al levantamiento de encuestas a generadores de carga, de preferencias declaradas y de conteos vehiculares, como lo proponen otros oferentes. De cara a la caracterización y actualización de otros parámetros clave del modelo que la UPIT entregará al consultor, en nuestra propuesta de Enfoque metodológico proponemos recabar los siguientes estudios adicionales en campo:

"4.3 Encuestas origen-destino de carga en vía. Página 14

Con el fin de caracterizar la demanda exist ente de carga en las zonas con potencial productivo, se diseñará una campaña de toma de encuestas origen-destino dirigidas a los conductores de los vehículos de carga.

El diseño del formato de cada tipo de encuesta se realizará contemplando toda la información necesaria para la localización espacial del origen y el destino de los viajes y para la adecuada caracterización de la demanda en función de los objetivos del estudio.

Las encuestas a los conductores de los vehículos de carga, se realizarán al costado de la vía, con apoyo de las autoridades competentes para la ejecución de este estudio de campo.

Es importante mencionar que para desarrollar una adecuada expansión de la muestra a recopilar, las encuestas deberán estar acompañadas de aforos vehiculares.

En función de las estadísticas existentes de los tráficos promedios diarios, se diseñará el muestreo requerido en cada punto de encuesta a los conductores de camión, de manera que se garantice estadísticamente el número de encuestas requeridas para la adecuada caracterización de la demanda que transita por cada punto de encuesta.

Como resultado del ejercicio técnico de diseño muestral, se determinará la toma del total de encuestas Origen – Destino por estación y tipo de vehículo (camión).

4.5 Tiempos de recorrido y velocidades. Página 15

La velocidad de operación es un parámetro básico para la calibración de los modelos de transporte. Se realizarán recorridos por sentido tendientes a definir la velocidad promedio representativa para cada una de las unidades de transporte a caracterizar, en cada uno de los tramos de los corredores de transporte seleccionados para la toma de información. Se propone la utilización de GPS para la toma de información, lo cual favorece el procesamiento de datos.

4.6 Inventarios de características físicas y operativas. Página 16

Como valor agregado el Consorcio Conarcon&Transconult_UPIT35 propone con el objetivo de conocer las características operativas que componen los sistemas de transporte a caracterizar y que influyen en el comportamiento de la demanda a modelar, realizar un inventario de características físicas y operativas sobre los principales elementos de la oferta de transporte en su condición actual en el área de influencia de los corredores intermodales definidos como proyectos.

El desarrollo de este estudio se llevará a cabo registrando las características más relevantes de la infraestructura como: longitud del tramo, número de carriles, ancho de vía (carretera o fluvial), tipo de faja separadora, tipo de terreno, tipo de superficie y su estado actual entre otras.

4.8 Encuestas de satisfacción de uso de la infraestructura. Página 16

Como estudio de valor agregado, el Consorcio Conarcon&Transconult_UPIT35 estructurará las denominadas encuestas de satisfacción de uso de la Infraestructura, las cuales como su nombre lo indica se formularán con el ánimo de conocer de primera mano, el nivel de satisfacción que de manera cualitativa y/o cuantitativa le otorgan los usuarios a la infraestructura disponible." ***(Extracción del Documento del Enfoque metodológico).***

4.10 Análisis de conectividad en el área de influencia de cada proyecto de infraestructura intermodal. Página 16

En este componente resaltamos los análisis tendientes a lograr una mejorar la conectividad entre los diferentes modos de transporte en el área de influencia de cada proyecto de infraestructura que será planteado. Al respecto se define principalmente en nuestra propuesta de Enfoque metodológico, lo siguiente:

"Como complemento a los análisis realizados preliminarmente con información existente y que fueron expuestos en los capítulos 2.4 y 2.6, en esta actividad cobra relevancia la caracterización de la demanda de carga potencial de cada uno de los seis proyectos de corredores intermodales, con base en los resultados de la toma de información primara.

Las necesidades de conectividad en transporte llevarán a identificar los corredores de transporte que son potenciales para mejorar el transporte y la conectividad intermodal, fundamentados en el análisis de toda la información referente a los siguientes aspectos: Principales zonas y nodos de producción (minería, agricultura, industria, etc.); Identificación detallada de los ejes estratégicos de transporte terrestre, fluvial y férreo; Caracterización de las zonas con potencial productivo en cuanto a la identificación de los puntos relevantes como son las áreas de riesgo, los nodos de mayor concentración poblacional y aspectos físicos como su relieve y clima.

Por otra parte, se identificarán las falencias actuales en las diferentes infraestructuras de transporte que conforman cada una de las alternativas de proyecto seleccionadas y se definirán propuestas de intervención que logren mejorar la conectividad entre los diferentes modos de transporte, consiguiendo de esta forma un funcionamiento eficiente de los corredores, aumentando de esta forma los beneficios a las zonas con potencial productivo." ***(Extracción del Documento del Enfoque metodológico).***

9

5.5 Oferta de transporte intermodal de la situación base. Página 20

En este componente deseamos presentar como elemento diferenciador respecto a los planteamientos realizado por otros oferentes que se limitan a hacer énfasis en los modos carretero, fluvial y férreo, que consideraremos como parte de la actualización de la oferta intermodal a las redes de ductos, a las zonas portuarias y la red de rutas de transporte marítimo clave en la representación del transporte de carga comex, los nodos de transferencia modal, las plataformas logísticas ILE e ILA y las rutas de transporte público intermunicipal de pasajeros. Al respecto se define principalmente en nuestra propuesta de Enfoque metodológico, lo siguiente:

"5.5.4 Redes de ductos. Página 21

Con base en las redes de ductos definidas en el modelo que la UPIT entregará al consultor, se llevará a cabo la validación de la información de caracterización tanto de oleoductos como de poliductos.

Además de las longitudes de los tramos de red, serán validadas las velocidades de transporte del flujo (Km/h) y las tarifas unitarias de los fletes ($/ton/km), tanto para crudos como para refinados.

El proceso de verificación estará sustentado en la información disponible de la empresa CENIT - Transporte y Logística de Hidrocarburos S.A.S., filial de la Empresa Colombiana de Petróleos – ECOPETROL.

5.5.5 Red de transporte marítimo internacional. Página 22

Cada una de las rutas de transporte marítimo internacional que hacen parte del modelo a recibir de la UPIT, serán revisadas. A nivel de cada uno de los segmentos de carga a considerar para la segmentación de la demanda, se efectuará la verificación del tiempo total transporte (h) y el flete total transporte ($/ton) será actualizado con base en indicadores macroeconómicos de cambio. Se mantendrá la consistencia relativa entre los parámetros de la caracterización original de las rutas de transporte marítimo.

5.5.6 Zonas portuarias. Página 22

Se efectuará la actualización de la parametrización de las tarifas unitarias del total de maniobras en muelle y en tierra ($/ton) con base en indicadores de evolución macroeconómicos, se revisará la consistencia del tiempo promedio de permanencia de la mercancía en la zona portuaria (h), así como del tiempo promedio de espera para cargue/descargue al buque de la ruta marítima internacional (h).

5.5.7 Nodos de transferencia modal. Página 22

Para los puntos de transferencia modal definidos por los puertos fluviales y las estaciones ferroviarias del modelo que la UPIT entregará, se buscará información por segmento de carga relacionada con las tarifas unitarias del total de maniobras ($/ton) y el tiempo promedio de permanencia de la mercancía (h) en el punto de transferencia.

5.5.8 Plataformas logísticas ILE-ILA. Página 22

En lo referente a las plataformas logísticas se realizará la caracterización de sus servicios, se buscará información por segmento de carga relacionada con las tarifas unitarias del total de maniobras ($/ton) y el tiempo promedio de permanencia de la mercancía (h) en el punto. Es importante mencionar que la Infraestructura Logística Especializada (ILE) y la Infraestructura Logística Agropecuaria (ILA) que se considerarán, serán las ubicadas en los departamentos de Chocó, Córdoba, Sucre, Arauca, Cauca, Caquetá, Casanare, Vichada, Vaupés, Meta, Nariño, Guaviare, Huila, Putumayo, Guainía y Amazonas.

5.5.9 Rutas de transporte público intermunicipal. Página 22

*Las rutas de transporte público intermunicipal que están incluidas en el modelo de oferta que la UPIT entregará al consultor, serán actualizadas en términos de su caracterizadas de tarifa ($) y frecuencia de paso (h)." **(Extracción del Documento del Enfoque metodológico).***

5.7.2 Modelo de elección modal y estimación de valores del tiempo de los segmentos de carga. Página 24

Otro aporte relevante al estudio (no tenido en cuenta en las propuestas de otros oferentes) serán las estimaciones de los valores del tiempo de los segmentos de carga, los cuales no han sido anteriormente definidos técnicamente de manera directa, como parte de los alcances de estudios recientes. Al respecto se define principalmente en nuestra propuesta de Enfoque metodológico, lo siguiente:

"A partir de la información primaria que será recopilada se estimarán modelos de elección discreta basadas en la teoría de la utilidad aleatoria a través de los cuales se podrán evaluar las preferencias de los generadores referentes a las alternativas y atributos presentadas en las encuestas de PD. La calibración del modelo de elección y definición de variables a elección se realizará por medio del análisis de índices de bondad de ajuste, significancia estadística, congruencia de los resultados, matrices de correlación de variables, matrices de varianza, entre otros.

Dentro de este proceso se estimarán medidas económicas relevantes para la evaluación de proyectos de transporte, como lo son las tasas marginales de sustitución, disposiciones a pagar y elasticidades al costo y al tiempo de viaje.

*Un aporte relevante al estudio serán las estimaciones de los valores del tiempo de los segmentos de carga, las cuales se evaluarán a partir de las interacciones de las variables de tiempo y costo con las características de los generadores de carga. Los valores del tiempo de los segmentos de carga, no han sido anteriormente estimados técnicamente de manera directa, como parte de los alcances de estudios recientes." **(Extracción del Documento del Enfoque metodológico)***

5.8 Calibración de los modelos de simulación. Página 24

Al respecto de la calibración de los modelos de la situación base, además de la actualización y ajuste de los modelos de carga de comex y de asignación vehicular que otros oferentes comprometen como parte del alcance de sus propuestas, el consorcio Conarcon&Transconsult_UPIT35 ofrece adicionalmente la calibración de los modelos de carga de flujo doméstico y de pasajeros en transporte público intermunicipal. Al respecto se define principalmente en nuestra propuesta de Enfoque metodológico, lo siguiente:

"5.7.5 Modelo de carga de flujo doméstico. Página 25

Se definirán por sentido de circulación los subtotales de los volúmenes de cada segmento, los cuales definirán el total de carga por tipología de demanda que se transporta en un día promedio anual (por punto/sentido) y, serán posteriormente escalados a volúmenes anuales para ser empleados como de control para la calibración de este tipo de modelos.

Con las submatrices por para cada punto de control, se llevará a cabo la eliminación de dobles, mediante el desarrollo de una metodología de pasos sucesivos. El objetivo de esta metodología es incluir como parte de la muestra de cada punto, a la totalidad de los pares que transitan por el sitio.

Una vez incluidos como parte de la muestra de cada punto todos los pares que transitan por el mismo, se procederá a re-expandir la muestra de manera iterativa al volumen observado en cada punto de control. Lo anterior, con el fin de que la sumatoria de los flujos expandidos represente el volumen de control por sentido.

5.7.7 Modelo de pasajeros en transporte público intermunicipal. Página 25

El proceso de calibración del modelo de pasajeros transporte público intermunicipal, se realizará a partir de la aplicación de la metodología de eliminación de dobles mediante por pasos sucesivos, sobre las submatrices, en caso de existir volúmenes de pasajeros de paso en puntos/estaciones de la red de oferta.

*En caso de no tenerse información actualizada de volúmenes de pasajeros, el modelo se conservará en el estado definido por la actualización demográfica." **(Extracción del Documento del Enfoque metodológico)***

6.4 Modelación y evaluación de escenarios futuros. Página 27

Como parte de la Modelación y evaluación de escenarios futuros, en omisión de este alcance en las ofertas de otros proponentes, nuestro consorcio considera la realización de análisis de sensibilidad sobre variables clave que puedan afectar la captación de a demanda de los proyectos de los corredores intermodales. Al respecto se define principalmente en nuestra propuesta de Enfoque metodológico, lo siguiente:

"6.4.1 Análisis de sensibilidad sobre variables clave. Página 27

Se realizarán análisis de sensibilidad sobre la variación de los macro componentes clave de oferta y/o demanda. Desde el componente de la demanda se efectuarán sensibilidades para los escenarios tendencial optimista y pesimista; por su parte para la oferta se efectuarán análisis definidos para cambios en las tarifaros/fletes unitarios del transporte, para los segmentos de demanda de mayor captación por parte de los proyectos de corredores intermodales.

CONCLUSIÓN

Con base en lo anteriormente evidenciado respecto a los **aportes notables y presenta alternativas de análisis y/o nuevos enfoques para abordar las problemáticas de la consultoría y las desarrolla en detalle,** que el Consorcio Conarcon&Transconsult_UPIT35 incluyó como parte de su documento del Enfoque metodológico y que, además son **elementos diferenciales respecto a las demás propuestas metodológicas presentadas por los otros oferentes,** como lo especifica el enunciado **SEXTO** de la **Adenda No. 2**, para la obtención del máximo puntaje para el Criterio 1 (6 puntos)

> *"Relevante con **aportes notables** frente a los **objetivos planteados** en **los términos de Referencia**"*

Debido a todas las argumentaciones expuestas que califican nuestro enfoque metodológico para el criterio 1, como **Relevante con aportes notables** frente a los **objetivos planteados** en los **términos de referencia**, solicitamos comedidamente al comité evaluador, **bajo las mismas condiciones y criterios que se aplicaron a las observaciones de los demás oferentes**, asignar a nuestro Enfoque metodológico el **máximo puntaje (6 puntos) definido para este criterio 1. de evaluación.**

RESPUESTA ENTIDAD:

Frente a esta observación el comité evaluador verifica nuevamente el documento Enfoque Metodológico relacionado con el criterio número tres (3) y cuatro (4), encontrándose que, la propuesta presentada para este criterio cumple con lo establecido en este requerimiento, así:

3. La propuesta metodológica muestra las estrategias, procedimientos y métodos necesarios para la recolección de la información primaria, incluyendo la propuesta de aplicación de la prueba piloto y el operativo de campo basados en la estrategia estadística que se desarrollará para lograr los objetivos

4. La propuesta metodológica muestra las estrategias, procedimientos y métodos necesarios para la actualización y funcionamiento del modelo de transporte de la UPIT, así como la implementación de los modelos de proyección de la demanda de carga.

Es decir que este contenido es objeto de evaluación del criterio número tres (3) y (4), y no se enmarcan en la calificación para el criterio número uno (1). Así las cosas, se no procede su observación, y se mantiene la evaluación.

De esta forma, una vez analizada y revisada la información aportada por el proponente, su puntuación será en el primer criterio del enforque metodológico manteniéndose en los cuatro (4) puntos.

- **CONSORCIO TPD-SAIP 2023: Verificación de requisitos técnicos.**

En atención a las observaciones recibidas al informe de evaluación del presente proceso de selección, el comité técnico evaluador en ejercicio del principio de igualdad procedió a verificar de todos y cada uno de los oferentes la documentación relacionada con la categoría B de la experiencia adicional del proponente (puntuable). De acuerdo con la adenda 2 y los términos de referencia el puntaje se otorga de acuerdo con la siguiente tabla:

Tabla 11 Puntaje asignado por experiencia del Proponente adicional a los habilitantes

	cinco (5) o más contratos adicionales	tres (3) y cuatro (4) contratos adicionales	uno (1) y dos (2) contratos adicionales
A. Elaboración y/o estudios de recolección y procesamiento de información que incluya levantamiento de información mediante encuestas de preferencias declaradas para la estimación de demanda de transporte	25	15	10
B. Elaboración y/o construcción y/o actualización y/o modificación y/o complemento de modelos de demanda de transporte regional y/o nacional que abarquen la demanda de vehículos y/o carga.	15	10	5

Conforme a lo anterior para el caso del proponente **CONSORCIO TPD-SAIP 2023** se revaluaron los siguientes contratos:

- **Contrato No. 151 de 2009, Ministerio de transporte:**

Este contrato presenta como objeto "Estudio de oferta y demanda, diseño y estructuración del modelo de operación en los componentes técnico, operativo, administrativo, legal y financiero para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros en los corredores viales 1) Bogotá - Cali - Buenaventura, 2) Armenia - Pereira - Manizales, 3) Medellín - Cali, 4) Bogotá - Medellín - Barranquilla, 5) Bogotá - San Alberto - Barranquilla, 6) Bosconia - Valledupar, 7) Montería - Sincelejo - Cartagena. Estudio de oferta y demanda de transporte de pasajeros en jurisdicción de los departamentos de Antioquia, Boyacá, Casanare, Santander, Norte de Santander, Arauca, Nariño, Putumayo y Cundinamarca."
Como se observa tanto en el objeto, como alcance de las actividades del proyecto, las cuales fueron presentadas por el proponente en el formato 11, dicho contrato estuvo enfocado únicamente en demanda de pasajeros, y no en **la demanda de vehículos y/o carga** como lo establecen los términos y adendas. En consecuencia, NO será tenido en cuenta como puntuable de acuerdo con el criterio B.

- **Contrato de Consultoría 401-2016, Ministerio de transporte:**

Este contrato presenta como objeto "Consultoría para la estimación de la oferta y la demanda del servicio público transporte terrestre automotor especial."
Como se observa tanto en el objeto, como alcance de las actividades del proyecto, las cuales fueron presentadas por el proponente en el formato 11, dicha consultoría estuvo enfocada

únicamente en demanda de pasajeros, y no en **la demanda de vehículos y/o carga** como lo establecen los términos y adendas. En consecuencia, NO será tenido en cuenta como puntuable de acuerdo con el criterio B.

- **Contrato 437 de 2016, Ministerio de transporte:**

Este contrato presenta como objeto "Consultoría para el estudio de oferta y demanda de transporte fluvial de pasajeros en las rutas Puerto Asís - Puerto Leguizamo y viceversa, Puerto Carreño - Puerto Gaitán y viceversa y Leticia y zonas de influencia."
Como se observa tanto en el objeto, como alcance de las actividades del proyecto, las cuales fueron presentadas por el proponente en el formato 11, dicha consultoría estuvo enfocada únicamente en demanda de pasajeros, y no en **la demanda de vehículos y/o carga** como lo establecen los términos y adendas. En consecuencia, NO será tenido en cuenta como puntuable de acuerdo con el criterio B.

Como consecuencia de esta revisión se ajusta el puntaje obtenido en la categoría B para el proponente **Consorcio TPD-SAIP 2023**, lo cual se verá reflejado en las tablas de resultados del informe final.