1. CONSORCIO UPIT PEAJES 030

Observación 1. En la evaluación técnica puntuable del proponente se evidencio lo siguiente:

2. Experiencia específica del equipo de trabajo

CONSORCIO UPIT PEAJES 030	Años de Experiencia Mínima Requerida Habilitante	Años de experiencia adicional a la mínima habilitante	PUNTAJE
Director de proyecto	6	5.90	7

Sin embargo, al examinar el Formato 8 que fue presentado como parte de la propuesta (ajustado y adjunto como Anexo a este oficio con el objetivo de mejorar su claridad, sinincorporar información adicional a la propuesta original), con el propósito de comprenderqué proyectos fueron mencionados para sustentar la experiencia adicional del profesional propuesto y las certificaciones que soportan dicho formato, se destaca lo siguiente:

Certificación 1: Se incluye en la propuesta en el documento “DIRECTOR 030.pdf” en la página 29, y se evidencia en este que el profesional desempeño actividades decoordinación.

.

CONSORCIO PEB – CB

ICB-ADM-071

A QUIEN PUEDA INTERESAR

El Suscrito Representante Legal Suplente del CONSORCIO PEB-CB con NIT. 900.206.368-5; Conformado por las firmas PAULO EMILIO BRAVO CONSULTORES S.A. (75%) y CB INGENIEROS SA. (25%) certifica:

Que el Ingeniero JESÚS ARMANDO RENGIFO CUSPIÁN, identificado con cédula de ciudadanía No. 10.537.860 expedida en Popayán y matrícula profesional No.1920209103 CAU; laboró para el Consorcio desde el 01 de julio de 2009 hasta el 11 de julio de 2010, desempeñando el cargo de Ingeniero Residente de Interventoría de Construcción.

Entidad Contratante: Instituto Nacional de Concesiones - INCO.

Contrato de Interventoría SGC-012 de 2008 cuyo objeto es: "Interventoría técnica, financiera, operativa, predial, socio - ambiental y legal del Proyecto de Concesión Vial No. 503 de 1994. 'Cartagena – Barranquilla'".

Contrato de Obra: Otrosí No. 4 al contrato de Concesión No. 503 de 1994, por valor de $323.352.716.550. Construcción de la segunda calzada y rehabilitación de la calzada existente de la carretera Concesionada Cartagena – Barranquilla entre el K7+500 a K16+960, Longitud 9.460m.

Concesionario: Consorcio conformado por Edgardo Navarro Vives y Consultores Del Desarrollo S.A.

Funciones principales: Seguimiento y control a los procesos de construcción de la segunda calzada y la rehabilitación de la existente, control del cronograma de obra, elaboración de informes mensuales de interventoría, revisión de presupuestos para la adición al contrato de obra en los tramos K7+500 - K16+950 y K88+060 - K98+060, informes de estado del avance de obra, supervisión y control de calidad de obra y materiales, seguimiento de los controles topográficos, coordinación del seguimiento a la gestión socio-ambiental, coordinación del seguimiento y revisión de la gestión predial, coordinación de los comités de obra, y comités de gestión social, ambiental y predial con el INCO y el Concesionario.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD:

En atención a su observación, se adelantó nuevamente la verificación por parte de la entidad a la certificación que nos ocupa, evidenciando que la misma cumple con los requisitos establecidos para acreditación de experiencia, toda vez que se certifican cargos o funciones asociados a: "*profesional del nivel ejecutivo y/o asesor y/o directivo y/o coordinador*". Por lo expuesto, se procederá a realizar la modificación en la evaluación correspondiente del profesional propuesto.

Para un mayor detalle de la verificación adelantada por la entidad al ejercicio de los requisitos, el proponente puede dirigirse al anexo de informe de evaluación técnica.

Certificación 2: Se incluye en la propuesta en el documento "DIRECTOR 030.pdf" en la página 30, y se evidencia en este que el profesional se desempeñó en el cargo de Director.

EL SUSCRITO DIRECTOR DEL CONSORCIO INTEGRADO POR CONSULTORES DEL DESARROLLO S.A Y EDGARDO NAVARRO VIVES

CERTIFICA

LUMEY GARCÍA CASTRO identificada con cedula de ciudadanía No. 32.809.783 en calidad de Director Técnico del CONSORCIO INTEGRADO POR CONSULTORES DEL DESARROLLO S.A y EDGARDO NAVARRO VIVES- CONSORCIO VIA AL MAR, con NIT No. 800.008.095-9, por el presente documento certifica que el Ingeniero **JESÚS ARMANDO RENGIFO CUSPIÁN** identificado con cedula de ciudadanía No. 10.537.860 de Popayán y con Matricula Profesional No. 19202-09103 CAU, presento sus servicios como **DIRECTOR DE OBRA** con una disponibilidad del 100% en el Contrato de Concesión No.503 de 1994 suscrito entre EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS- INVIAS y el CONSORCIO CONSULTORES DEL DESARROLLO S.A y EDGARDO NAVARRO VIVES.

CONTRATO DE CONCESIÓN: No. 503 de 1994

OBJETO:	"Ejecutar por el Sistema de concesión a) los estudios, diseños definitivos y obras para la rehabilitación de las calzadas existentes en el tramo de carretera Lomita Arena- Puerto Colombia- Barranquilla y en el ramal de empalme ruta 90 (La cordialidad)- Lomita Arena. El mantenimiento y la operación del tramo Lomita Arena- Puerto Colombia- Barranquilla hasta el término de la concesión. B) el mantenimiento del ramal empalme Ruta 90 (La Cordialidad)- Lomita Arena, hasta la entrega por parte del INVIAS a la concesión del tramo Cartagena- Lomita Arena. Y C) el mantenimiento y la operación del tramo Cartagena- Lomita Arena a partir de la entrega del INVIAS y hasta el término de la concesión".
FECHA DE INICIO OBRAS:	Julio 30 de 2010
FECHA DE TERMINACION DE OBRAS:	Enero 30 de 2015
DURACION TOTAL:	148 meses
VALOR INCIAL CONCESION:	$10.685.954.557,00
VALOR DE LAS OBRAS:	$323.352.716.550,00 (Adicional No.9)
PERIODO LABORADO:	Desde el 16 de septiembre de 2010 hasta el 30 de enero de 2015.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD:

En atención a su observación, y revisado el informe de evaluación técnica publicado el 5 de octubre de 2023, se evidencia que, frente a esta certificación, la misma fue tenida en cuenta para asignación de puntaje.

Certificación 3: Se incluye en la propuesta en el documento "DIRECTOR 030.pdf" en la página 34, y se evidencia en este que el profesional se desempeñó en el cargo de Director.

Que el señor **RENGIFO CUSPIAN JESUS ARMANDO** identificado con cédula de ciudadanía número 10.537.860 de Popayán, laboró para la empresa como Director de Interventoría, y ejecutó las labores correspondientes a éste cargo en los siguientes proyectos:

No de contrato	Proyecto-Objeto	Orden de inicio	Valor del contrato	Fecha de su trabajo		Dedicación
				Inicio	Final	
20141800012687 de 2014	INTERVENTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA, DE LA TERMINACION DE LAS VIA POMONA III ETAPA	30-dic-15	$177.689.844			
274 de 2014	INTERVENTORÍA INTEGRAL DE LAS OBRAS PARA ATENDER CINCO SITIOS CRÍTICOS Y CINCO PUENTES EN EL CORREDOR VIAL MÁLAGA - LOS CUROS, ENTRE LOS PR40+486 Y PR98+556 DE LA CARRETERA MÁLAGA-LOS CUROS EN EL DEPARTAMENTO DE SANTANDER	17-feb-15	$1.666.771.901	29-ene-15	22-ene-16	100%
261 de 2014	INTERVENTORÍA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LOS PUENTES VEHICULARES BALASTRERA UBICADO EN LA VÍA POPAYÁN - TOTORÓ - INZÁ- LA PLATA, EN DPTO. CAUCA Y PUENTE RÍO CAUCA - NN NO.5 - GUARGÜERO UBICADOS EN LA VÍA POPAYÁN - PURACE, EN DPTO. DE CAUCA	11-mar-15	$1.340.777.182			

RESPUESTA DE LA ENTIDAD:

En atención a su observación, y dando aplicación a los términos de referencia frente a lo indicado en la nota 4 del numeral 11.1.2.1.2 Requisitos mínimos del equipo como requisito habilitante - Formato N°8, donde se manifiesta: *"Si del objeto del contrato certificado se desprende con total certeza cuales fueron las actividades ejecutadas, y que con éstas se demuestra el cumplimiento de la experiencia requerida, no es necesario que en el contenido de la certificación se describa de manera separada las funciones o actividades del empleado o contratista"*, se evidencia que la certificación que nos ocupa, cumple con los requisitos establecidos para acreditación de experiencia, y por lo expuesto, se procederá a realizar la modificación en la evaluación correspondiente del profesional propuesto.

Para un mayor detalle de la verificación adelantada por la entidad al ejercicio de los requisitos, el proponente puede dirigirse al anexo de informe de evaluación técnica.

Certificación 4: Se incluye en la propuesta en el documento "DIRECTOR 030.pdf" en la página 35, y se evidencia en este que el profesional se desempeñó en el cargo de Director.

PAULO EMILIO BRAVO CONSULTORES S.A.S

NIT. 891.500.627- 6

HACE CONSTAR

Que el señor **JESUS ARMANDO RENGIFO CUSPIAN** identificado con cédula de ciudadanía No.10.537.860 de Popayán; laboró para la firma PAULO EMILIO BRAVO CONSULTORES S.A.S, con NIT. 891.500.627-6 desempeñando el cargo de **DIRECTOR DE INTERVENTORIA**, desde el veintidós (22) de enero de dos mil dieciséis (2016) hasta el trece (13) de mayo de dos mil dieciocho (2018), en el Contrato No. 1745 de 2015 "Interventoría para el mejoramiento gestión predial, social y ambiental de la vía de acceso al puerto de Barranquilla desde la circunvalar de la prosperidad hasta el corredor portuario en el distrito de Barranquilla departamento del Atlántico para el programa "Vías para equidad", suscrito con Instituto Nacional de Vías – INVIAS, con un contrato termino fijo, el último salario que devengo fue de ocho millones quinientos dos mil pesos (8.502.000) m/cte.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD:

En atención a su observación, y dando aplicación a los términos de referencia frente a lo indicado en la nota 4 del numeral 11.1.2.1.2 Requisitos mínimos del equipo como requisito habilitante - Formato N°8, donde se manifiesta: *"Si del objeto del contrato certificado se desprende con total certeza cuales fueron las actividades ejecutadas, y que con éstas se demuestra el cumplimiento de la experiencia requerida, no es necesario que en el contenido de la certificación se describa de manera separada las funciones o actividades del empleado o contratista"*, se evidencia que la certificación que nos ocupa, cumple con los requisitos establecidos para acreditación de experiencia, y por lo expuesto, se procederá a realizar la modificación en la evaluación correspondiente del profesional propuesto.

Para un mayor detalle de la verificación adelantada por la entidad al ejercicio de los requisitos, el proponente puede dirigirse al anexo de informe de evaluación técnica.

Certificación 5: Se incluye en la propuesta en el documento "DIRECTOR 030.pdf" en la página 36, y se evidencia en este que el profesional se desempeñó en el cargo de Director.

CERTIFICA

ALBERTO MARIO GONZALEZ OSPINO identificada con cedula de ciudadanía No. 72.311.236 en calidad de Representante legal del CONSORCIO VIALIDAD ATLÁNTICO, con NIT No. 901.167.385-6, por el presente documento certifica que el Ingeniero **JESÚS ARMANDO RENGIFO CUSPIÁN** identificado con cedula de ciudadanía No. 10.537.860 de Popayán y con Matrícula Profesional No. 19202-09103 CAU, presto sus servicios como **DIRECTOR DE OBRA** con una disponibilidad del 100% en el CONTRATO DE OBRA No. 0108*2018*000065 de 2018 suscrito entre LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA – GOBERNACIÓN DEL ATLÁNTICO y el CONSORCIO VIALIDAD ATLÁNTICO.

CONTRATO: No. 0108-2018-000065 de 2018
OBJETO: MEJORAMIENTO DE LA VIA TRANSVERSAL DEL SUR, SECTOR PUNTA POLONIA- MANATI- CANDELARIA

VALOR DEL CONTRATO:

-Inicial	$ 37.223.821.608,00 Fuente recursos DNP.
-Adición No.1	$ 5.694.733.439,00 Fuente recursos Propios Gobernación ATL
-Total Con Adicción No.1	$ 42.918.554.447,00
-Adición No.2	$ 8.067.158.544,00 Fuente recursos DNP
-Final del Contrato	$ 50.985.712.991,00

LONGITUD INICIAL DEL PROYECTO:	21,196 kms
LONGITUD FINAL:	22,3 kms

PLAZO:	
-Inicial	15 meses
-Fecha Inicio	julio 16 de 2018
-Fecha Terminación Inicial	octubre 15 octubre de 2019
-plazo adicional 1	2 meses
-Nueva Fecha de Terminación	diciembre 15 de 2020
-Fecha suspensión 1	06 noviembre de 2019
-Fecha reinicio	24 diciembre de 2019
-Nueva Fecha de terminación	01 febrero 2020
-Fecha suspensión 2	31 diciembre de 2019
-Fecha reinicio	29 enero de 2020
-Nueva Fecha de terminación	29 febrero 2020
-Fecha suspensión 3	03 febrero de 2020
-Fecha de terminación Final	22 julio de 2020

RESPUESTA DE LA ENTIDAD:

En atención a su observación, se adelantó nuevamente la verificación por parte de la entidad a la certificación que nos ocupa, y al formato No. 8 respecto a las fechas que certifican su experiencia, evidenciando que se cumplen con los requisitos establecidos para acreditación de experiencia, y, por lo tanto, se procederá a realizar la modificación en la evaluación correspondiente del profesional propuesto.

Para un mayor detalle de la verificación adelantada por la entidad al ejercicio de los requisitos, el proponente puede dirigirse al anexo de informe de evaluación técnica.

Certificación 6: *Se incluye en la propuesta en el documento "DIRECTOR 030.pdf" en la página 40, y se evidencia en este que el profesional se desempeñó en el cargo de Director.*

EL SUSCRITO REPRESENTANTE LEGAL DEL CONSORCIO VÍAS DEL ATLÁNTICO 007

CERTIFICA

DIEGO A. ALVAREZ HERNÁNDEZ identificada con cedula de ciudadanía No. 73.201.971 en calidad de Representante legal del CONSORCIO VÍAS DEL ATLÁNTICO 007, con NIT No. 901.351.549-5, por el presente documento certifica que el Ingeniero **JESÚS ARMANDO RENGIFO CUSPIÁN** identificado con cedula de ciudadanía No. 10.537.860 de Popayán y con Matricula Profesional No. 19202-09103 CAU, presto sus servicios como **DIRECTOR DE OBRA** con una disponibilidad del 100% en el CONTRATO DE OBRA No. 0108*2019*000288 de 2019 suscrito entre LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA – GOBERNACIÓN DEL ATLÁNTICO y el CONSORCIO VÍAS DEL ATLÁNTICO 007.

CONTRATO: No. 0108-2019-000288 de 2019
OBJETO: MEJORAMIENTO DEL TRAMO DE VÍA SANTA LUCÍA – LAS COMPUETAS (MANATÍ), EN EL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO – GRUPO 2

VALOR DEL CONTRATO:

-Inicial	**$ 14.131.703.773,00**	**Recursos Fondo de Compensación Regional**
-Adición No.1	**$ 4.518.112.033,00**	**Fondo de Compensación Regional**
-Total Con Adicción No.1	**$ 18.649.815.806,00**	
-Final del Contrato	**$ 18.649.815.806,00**	

LONGITUD INICIAL DEL PROYECTO:	**8,960 kms**
LONGITUD FINAL:	**8,970 kms**

PLAZO:

-Inicial	**08 meses**
-Fecha Inicio	**junio 08 de 2020**
-Fecha Terminación Inicial	**febrero 07 de 2021**
-Fecha suspensión 1	**18 diciembre de 2020**
-Fecha reinicio	**18 enero de 2021**
-Nueva Fecha de terminación	**07 marzo 2021**
-Prorroga No.1	
-plazo adicional	**3 meses**
-Nueva Fecha de Terminación	**07 junio de 2021**
-Fecha suspensión 2	**14 mayo de 2021**
-Fecha reinicio	**14 junio de 2021**
-Nueva Fecha de terminación	**07 julio 2021**

De esta manera se consideran los tiempos de las certificaciones anteriormente presentadas que hacen parte la propuesta:

Empresa	Funciones u Obligaciones	Habilitante (si / no)*	Puntuable (si / no)*	Fecha inicio (dd/mm/aa)	Fecha finalización (dd/mm/aa)	Tiempo total en Días
CONSORCIO PEB – CB	Ejerció el cargo de Ingeniero Residente de Inventaria de Construcción.		Si	1/07/2009	11/07/2010	375
CONSULTORES DE DESARROLLO S.A y EDGARDO NAVARRO VIVES- CONSORCIO VIA AL MAR	Ejerció como DIRECTOR DE OBRA en el proyecto del Contrato de Concesión No.503 de 1994.		Si	30/07/2010	30/01/2015	1645
DICONSULTORIA INGENIEROS S.A.	Ejerció como Director de Inventoria con los proyectos de: Interventoria técnica, administrativa y financiera, de la terminación de las vía Pomona III Etapa. Interventoria integral de las obras para atender Cinco sitios críticos y Cinco Puentes en el corredor vial Málaga – Los Curos, entre los PR 40+486 y PR 98+556 de la carretera Málaga – Los Curos en el departamento de Santander, Interventoria para la construcción de los puentes vehiculares balastera ubicado en la vía Popayán – Totoró - Inzá I La Plata, en Dpto. Cauca y Puente Río cauca – Guarguero ubicados en la vía Popayán – Purace, en Dpto Cauca.		Si	29/01/2015	22/01/2016	358

Empresa	Funciones u Obligaciones	Habilitante (si / no)*	Puntuable (si / no)*	Fecha inicio (dd/mm/aa)	Fecha finalización (dd/mm/aa)	Tiempo total en Días
PAULO EMILIO BRAVO CONSULTORES S.A.S.	Desempeñando el cargo de DIRECTOR DE INTERVENTORIA, para el proyecto "Interventoría para el mejoramiento gestión predial, social y ambiental de la vía de acceso al puerto de Barranquilla desde la circunvalar de la prosperidad hasta el corredor portuario en el distrito de Barranquilla departamento del Atlántico para el programa "Vías para equidad".		Si	22/01/2016	13/05/2018	842
VIALIDAD	Ejerció como Director de obra en el proyecto de mejoramiento de la vía transversal del sur, sector punta Polonia – manatí – candelaria.		Si	16/07/2018	6/11/2019	478
				24/12/2019	31/12/2019	7
				29/01/2020	3/02/2020	5
				3/02/2020	22/07/2020	170
CONSORCIO VIAS DEL ATLÁNTICO 007	Ejerció como Director de obra con el proyecto de mejoramiento del tramo de vía Santa Lucía – Las Compuestas (Manatí), en el departamento del Atlántico – grupo 2.		Si	8/06/2020	18/12/2020	193
				18/01/2021	7/03/2021	48
				14/06/2021	7/07/2021	23
			Tiempo total	11 años 2 meses 22 días		

En virtud de lo señalado anteriormente, se evidencia que en la propuesta presentada se respaldan las certificaciones que avalan la experiencia adicional del profesional, las cuales satisfaces los requisitos establecidos en los términos de referencia y superan los 10 años exigidos, y por lo tal, solicitamos a la entidad corrija el puntaje del Director de tal manera que asigne los 11 puntos correspondientes.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD:

En atención a su observación, se adelantó nuevamente la verificación por parte de la entidad a la certificación que nos ocupa, y al formato No. 8 respecto a las fechas que certifican su experiencia, evidenciando que se cumplen con los requisitos establecidos para acreditación de experiencia, y, por lo tanto, se procederá a realizar la modificación en la evaluación correspondiente del profesional propuesto.

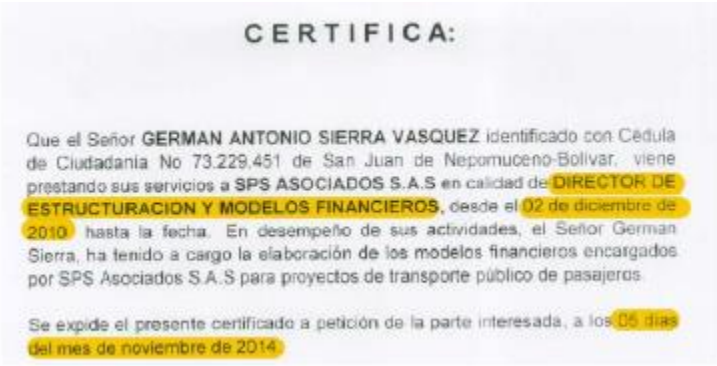
Para un mayor detalle de la verificación adelantada por la entidad al ejercicio de los requisitos, el proponente puede dirigirse al anexo de informe de evaluación técnica.

Observación 2. En la evaluación técnica puntuable del proponente se evidencio lo siguiente:

CONSORCIO UPIT PEAJES 030	Años de Experiencia Mínima Requerida Habilitante	Años de experiencia adicional a la mínima habilitante	PUNTAJE
Director de proyecto	6	5.90	7
Experto/a en ingeniería de transporte	4	8.76	9
Experto/a financiero	6	0.34	2
PUNTAJE TOTAL			18

Entendiendo que como bien se señala en el informe de evaluación para el perfil de Experto Financiero se requerían 6 años de experiencia especifica habilitante, así las cosas para el profesional presentado según lo descrito en el Formato 8 (**Anexo 1**) y en los documentos que soportan dicho anexo, al profesional se acreditan más de 10 años de esta experiencia especifica tal como se detalla a continuación:

Certificado 1: Se incluye en la propuesta en el documento "EXP FINANCIERO.pdf" en la página 9, y se evidencia en este que el profesional se desempeñó en el cargo de Director de estructuración y modelos financieros.



CERTIFICA:

Que el Señor **GERMAN ANTONIO SIERRA VASQUEZ** identificado con Cédula de Ciudadanía No 73.229.451 de San Juan de Nepomuceno-Bolivar, viene prestando sus servicios a **SPS ASOCIADOS S.A.S** en calidad de **DIRECTOR DE ESTRUCTURACION Y MODELOS FINANCIEROS**, desde el 02 de diciembre de 2010 hasta la fecha. En desempeño de sus actividades, el Señor German Sierra, ha tenido a cargo la elaboración de los modelos financieros encargados por SPS Asociados S.A.S para proyectos de transporte público de pasajeros.

Se expide el presente certificado a petición de la parte interesada, a los 05 días del mes de noviembre de 2014

Certificado 2: Se incluye en la propuesta en el documento "EXP FINANCIERO.pdf" en la página 10, y se evidencia en este que el profesional se desempeñó en el cargo de Director de estructuración financiera.

ESTRUCTURAS & FINANZAS
NIT 900.805.707-9

CERTIFICA:

Que el señor GERMAN ANTONIO SIERRA VASQUEZ, identificada con cédula de ciudadanía No. 73.229.451 de San Juan Nepomuceno, viene prestando sus servicios, desde el 01 de Noviembre de 2014, a **Estructuras y Finanzas Banca de Inversión** en calidad de **DIRECTOR DE ESTRUCTURACIÓN FINANCIERA**, dando soportes a las unidades de finanzas Corporativa y Transporte en la elaboración de Modelos Financieros. Donde se resaltan el siguiente trabajo:

- Transmetro S.A.S. contrato 093 de 2018 con Estructuras y Finanzas – Banc de Inversión S.A.S. (EFI), la valoración integral de las concesiones otorgada por Transmetro S.A.S., para la prestación del servicio de transporte masivo d la ciudad de Barranquilla.

  El desarrollo del objeto se enmarca en lo dispuesto en la resolución 414 d 2014 y la resolución 607 de 2016, además propende la proyección de los flujo de ingresos del Sistema y su distribución, así como la proyección de ingreso a recibir por parte de las diferentes concesiones.

Se expide el presente certificado a petición de la parte interesada a los 6 días del mes de Noviembre de 2018.

Certificado 3: Se incluye en la propuesta en el documento "EXP FINANCIERO.pdf" en la página 13, y se evidencia en este que el profesional se desempeñó en el cargo de Director financiero.

Barranquilla, 17 de Mayo 2019

Que GERMAN SIERRA VASQUEZ con cédula de ciudadanía número 73.229.451 expedida en San Juan de Nepomuceno, presta sus servicios como Director Financiero en el contrato suscrito entre el Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta – SETP y Key Metrics Banca de Inversión, consistente en

i. Brindar apoyo y asesoría al SETP en la elaboración de los modelos y escenarios financieros de los proyectos de recaudo y gestión definidos por la Gerencia.

ii. Acompañar al SETP en la identificación de alternativas de financiación con recursos corrientes del municipio, basado en los cálculos de los indicadores de ley, tales como, Ley 610 de 2002 relacionada con la situación fiscal de la entidad descentralizada.

iii. Brindar acompañamiento al SETP, en el planteamiento de estrategias viables y sostenibles para la implementación de actividades complementarias para el proyecto.

Asesoria que iniciaron desde el 15 de Enero del presente año y se estan prestando hasta la fecha

Se expide la presente certificación a solicitud del interesado.

Certificado 4: Se incluye en la propuesta en el documento "EXP FINANCIERO.pdf" en la página 13, y se evidencia en este que el profesional se desempeñó en el cargo de asesor.

A QUIEN INTERESE

ALEXANDRA DEL VALLE LACOUTURE identificada con cedula de ciudadanía No.22.669.276 de Barranquilla, actuando en calidad de representante legal de **A4 ASOCIADOS S.A.S** identificada con Nit 900.996.599-8 de acuerdo con la cámara de comercio de Barranquilla

CERTIFICA QUE:

El señor **GERMAN SIERRA VASQUEZ**, identificado con cedula de ciudadanía 73.229.451, se encuentra contratado en calidad de asesor externo especializado en materia financiera para la estructuración de los proyectos de los sistemas de transporte público de pasajeros de las ciudades de Cali, Valledupar y Área Metropolitana de Barranquilla. Dichos modelos consideran tanto el sistema de transporte, como la viabilidad financiera de cada uno de los agentes que confluyen en la prestación del servicio.

Tiempo de la labor: Desde el 01 de noviembre de 2020 hasta el 31 agosto de 2022.

De esta manera se consideran los tiempos de las certificaciones anteriormente presentadas que hacen parte la propuesta:

Empresa	Funciones u Obligaciones	Habilitante (si / no)*	Puntuable (si / no)*	Fecha inicio (dd/mm/aa)	Fecha finalización (dd/mm/aa)	Tiempo total en Días
SPS ASOCIADOS S.A.S	Elaboración de los modelos financieros encargados por SPS Asociados S.A.S para proyectos de transporte público de pasajeros.	SI		2/12/2010	5/11/2014	1434
Estructuras y Finanzas Banca de Inversión	Transmetro S.A.S. contrato 093 de 2018 con Estructuras y Finanzas – Banca de Inversión S.A.S. (EFI), la valoración integral de las concesiones otorgadas por Transmetro S.A.S., para la prestación del servicio de transporte masivo de la ciudad de Barranquilla. El desarrollo del objeto se enmarca en lo dispuesto en la resolución 414 de 2014 y la resolución 607 de 2016, además propende la proyección de los flujos de ingresos del Sistema y su distribución, así como la proyección de ingresos a recibir por parte de las diferentes concesiones.	SI	SI	1/11/2014	6/11/2018	1466
SETP y Key Metrics	I. Brindar apoyo y asesoría al SETP en la elaboración de los modelos y escenarios financieros de los proyectos de recaudo y gestión definidos por la Gerencia. II. Acompañar al SETP en la identificación de alternativas de financiación con recursos corrientes del municipio, basado en los cálculos de los indicadores de ley, tales como, Ley 610 de 2002 relacionada con la situación fiscal de la entidad descentralizada. III. Brindar acompañamiento al SETP, en el planteamiento de estrategias viables y sostenibles para la implementación de actividades		SI	15/01/2019	17/05/2019	122

Empresa	Funciones u Obligaciones	Habilitante (si / no)*	Puntuable (si / no)*	Fecha inicio (dd/mm/aa)	Fecha finalización (dd/mm/aa)	Tiempo total en Días
	complementarias para el proyecto.					
A4	Asesor externo especializado en materia financiera para la estructuración de los proyectos de los sistemas de transporte público de pasajeros de las ciudades de Cali, Valledupar y Área Metropolitana de Barranquilla. Dichos modelos consideran tanto el sistema de transporte, como la viabilidad financiera de cada uno de los agentes que confluyen en la prestación del servicio.	Si	Si	1/11/2020	31/08/2022	668
	Tiempo total			10 años 1 mes 2 días		

Así las cosas, entendiendo que el profesional excede los 6 años de experiencia especifica habilitante requerida, y según lo descrito en los términos de condiciones, tiene 4 años y mes de experiencia adicional y que por lo tal, debe ser tenido en cuenta de esta manera al momento de su evaluación.

iii) Experto financiero (9 puntos)

La experiencia especifica adicional a la mínima habilitante del especialista en economía y finanzas detallada en el **Perfil del Equipo de Trabajo** se calificará así:

Cuadro 3. Criterios adicionales de puntuación del Especialista en economía

	Puntaje
Un (1) año adicional a la experiencia habilitante.	1
Más de un (1) año y hasta dos (2) años adicionales a la experiencia habilitante.	2
Más de dos (2) años y hasta cuatro (4) años adicionales a la experiencia habilitante.	3
Más de cuatro (4) años y hasta seis (6) años adicionales a la experiencia habilitante.	5
Más de seis (6) años y hasta ocho (8) años adicionales a la experiencia habilitante	7
Más de 8 años adicionales a la experiencia habilitante	9

Solicitamos a la entidad realice el ajuste respectivo al informe de evaluación y asigne los 5 puntos correspondientes a la experiencia especifica adicional del Experto Financiero.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD:

En atención a su observación, y para mayor claridad, la entidad procede a describir el análisis realizado frente a las certificaciones y evaluación de la experiencia del profesional propuesto en el perfil de Experto Financiero, así:

Los términos de referencia establecieron para este perfil los siguientes requisitos mínimos:

Experiencia General (o Experiencia Profesional): No menor de ocho (8) años, contados a partir de la de la fecha de grado y hasta la fecha de cierre del plazo del presente concurso de méritos.

Experiencia específica, de al menos **seis (6) años** como profesional del nivel ejecutivo y/o asesor y/o directivo y/o coordinador, siempre y cuando se haya desempeñado en actividades en proyectos de infraestructura de transporte, relacionadas con: i) estudios y/o ejecución y/o estructuración de proyectos de finanzas, gerencia financiera o evaluación financiera; ii) y/o en cargos del sistema financiero, banca de inversión, manejo de modelos financieros, tarifarios o cálculos de tarifas, relacionados con la estructuración de proyectos de obra pública y/o infraestructura concesionada; iii) y/o cálculo de tarifas de infraestructura de transporte público.

De acuerdo con el Formato No. 8 allegado en el momento del traslado del observaciones del informe preliminar, usted indicó:

Experto/a financiero	Profesional de Núcleo básico del Conocimiento7 de Administración, Contaduría Pública, Economía, o Ingeniería Industrial y Afines. Además, deberá acreditar especialización, maestría o doctorado en alguna de las siguientes áreas: Finanzas, Gerencia	Experiencia General (o Experiencia Profesional): No menor de ocho (8) años, contados a partir de la de la fecha de grado y hasta la fecha de cierre del plazo del presente concurso de méritos. Experiencia específica, de al menos seis (6) años como profesional del nivel	GERMÁN ANTONIO SIERRA VASQUEZ	Ingeniero Industrial	20/12/2001	Especialista en Finanzas	28/01/2009	SPS ASOCIADOS S.A.S	Elaboración de los modelos financieros encargados por SPS Asociados S.A.S para proyectos de transporte público de pasajeros.	SI		2/12/2010	5/11/2014	1434

	Financiera, o Evaluación Financiera.	ejecutivo y/o asesor y/o directivo y/o coordinador y/o profesional y/o como contratista de prestación de servicios, siempre y cuando se haya desempeñado en actividades en proyectos de infraestructura de transporte, relacionadas con: i) estudios y/o ejecución y/o estructuración de proyectos de finanzas, gerencia financiera o evaluación financiera; ii) y/o en cargos del sistema financiero, banca de inversión, manejo de modelos financieros, tarifarios o cálculos de tarifas, relacionados con la estructuración de proyectos de obra pública y/o infraestructura concesionada; iii) y/o cálculo de tarifas de infraestructura de transporte público.						Estructuras y Finanzas Banca de Inversión	Transmetro S.A.S. contrato 093 de 2018 con Estructuras y Finanzas – Banca de Inversión S.A.S. (EFI), la valoración integral de las concesiones otorgadas por Transmetro S.A.S., para la prestación del servicio de transporte masivo de la ciudad de Barranquilla. El desarrollo del objeto se enmarca en lo dispuesto en la resolución 414 de 2014 y la resolución 607 de 2016, además propende la proyección de los flujos de ingresos del Sistema y su distribución, así como la proyección de ingresos a recibir por parte de las diferentes concesiones.	Si	Si	1/11/2014	6/11/2018	1466
								E&F S.A.S	Laboró en calidad de director de estructuras financieras.		Si	30/12/2014	31/08/2019	1407
								SETP y Key Metrics	i. Brindar apoyo y asesoría al SETP en la elaboración de los modelos y escenarios financieros de los proyectos de recaudo y gestión definidos por la Gerencia. ii. Acompañar al SETP en la identificación de alternativas de financiación con recursos corrientes del municipio, basado en los cálculos de los indicadores de ley, tales como, Ley 610 de 2002 relacionada con la situación fiscal de la entidad descentralizada. iii. Brindar acompañamiento al SETP, en el planteamiento de estrategias viables y sostenibles para la implementación de actividades complementarias para el proyecto.		Si	15/01/2019	17/05/2019	122
								A4	Asesor externo especializado en materia financiera para la estructuración de los proyectos de los sistemas de transporte público de pasajeros de las ciudades de Cali, Valledupar y Área Metropolitana de Barranquilla. Dichos modelos consideran tanto el sistema de transporte, como la viabilidad financiera de cada uno de los agentes que confluyen en la prestación del servicio.	Si	Si	1/11/2020	31/08/2022	668
										Tiempo total		10 años 6 meses 28 días		

De acuerdo con lo anterior, y a fin de cumplir con los requisitos mínimos de habilitación se tomaron las experiencias definidas por usted como habilitantes en dicho formato, así:

HABILITANTE

Entidad/ empleador	Fecha inicio	Fecha Fin	Total, de tiempo
SPS ASOCIADOS S.A.S	2/12/2010	5/11/2014	1435
Estructuras y Finanzas Banca de Inversión	6/11/2014	6/11/2018	1462
A4 **	1/11/2020	14/01/2022	304
TOTAL, REQUISITOS HABILITANTES DE LA EXPERIENCIA GENERAL			8 años 9 meses 4 días

Para el caso de la experiencia adicional, se tomaron las experiencias definidas por usted como puntuable en dicho formato, así:

PUNTUABLE

Entidad/ empleador	Fecha inicio	Fecha Fin	Total, de tiempo
SETP y Key Metrics	1/11/2020	31/08/2022	123
A4 **	1/09/2021	31/08/2022	364
TOTAL PUNTUABLE			1 años 4 meses 1 días

Ahora bien, recibida la observación, la entidad procedió a realizar nuevamente la revisión de los documentos allegados por el proponente y el informe de evaluación, igualmente y teniendo en cuenta la observación presentada por el proponente Conarcon&Capital, se tiene lo siguiente:

HABILITANTE

Entidad/ empleador	Fecha inicio	Fecha Fin	Total, de tiempo
SPS ASOCIADOS S.A.S*	19/01/2012	5/11/2014	1022
Estructuras y Finanzas Banca de Inversión	6/11/2014	6/11/2018	1462
A4 **	1/11/2020	13/01/2022	439
TOTAL, REQUISITOS HABILITANTES DE LA EXPERIENCIA GENERAL			8 años 0 meses 2 días

* Teniendo en cuenta la observación presentada por la firma Conarcon al informe de evaluación técnica, se modifica la fecha de inicio de la certificación tomándose desde el día de la expedición de la tarjeta profesional de acuerdo con lo dispuesto en el numeral 11.1.2.1.2 Requisitos mínimos del equipo como requisito habilitante - Formato N°8 / inciso 6 de los término definitivos, que señala: "(...) A partir de la vigencia de la Ley 842 de 2003, para el ejercicio de la ingeniería, sus profesiones afines y de sus profesiones auxiliares, solo se contabilizará como experiencia profesional, la obtenida después del otorgamiento de la matrícula profesional o del certificado de inscripción profesional, tal como se establece en el artículo 12 de dicha disposición".

**De acuerdo a indicado en los términos de referencia Nota 5, "*La experiencia o los contratos certificados como Requisito Habilitante del Equipo de Trabajo, no serán tenidos en cuenta para la*

asignación de puntaje en esta etapa, sin embargo, si de una certificación o contrato junto con su liquidación se acredita una experiencia superior a la mínima requerida en el Cuadro "Perfil del Equipo de Trabajo" y toda vez que el proponente cumple con todas las condiciones establecidas en los documentos del proceso para la calificación del respectivo criterio de selección, será tenida en cuenta para la asignación de puntaje".

Así las cosas, el tiempo restante de la certificación del empleador A4, será tenido en cuenta para asignación de puntaje de experiencia adicional, tal y como se muestra a continuación.

PUNTUABLE

Entidad/ empleador	Fecha inicio	Fecha Fin	Total, de tiempo
SETP y Key Metrics	1/11/2020	31/08/2022	123
A4 *	14/01/2022	31/08/2022	230
TOTAL			0 años 11 meses 18 días

Para un mayor detalle de la verificación adelantada por la entidad al ejercicio de los requisitos, el proponente puede dirigirse al anexo de informe de evaluación técnica.

Observación 4. Con relación a la evaluación la propuesta metodología del proponente CONSORCIO CONARCON & CAPITAL UPIT 30, se evidencio que dentro del análisis de modelos de transporte y el cobro diferencial de su propuesta, no se incluye la consideración de vehículos de pasajeros, además de presentar la información de manera somera, razón por la cual se objeta que este haya obtenido el máximo puntaje dentro de la categoría correspondiente.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD:

En atención a su observación, y para mayor claridad, la entidad procede a describir los aspectos tenidos en cuenta en la evaluación realizada a la propuesta metodológica presentada por el Consorcio CONARCON & CAPITAL UPIT 30.

En primera instancia, los términos definitivos establecieron tres criterios para la propuesta de desarrollo de la consultoría, bajo el enfoque de aproximación conceptual y metodológica, y los cuales, se calificarían de acuerdo con la relevancia en cada uno de estos criterios.

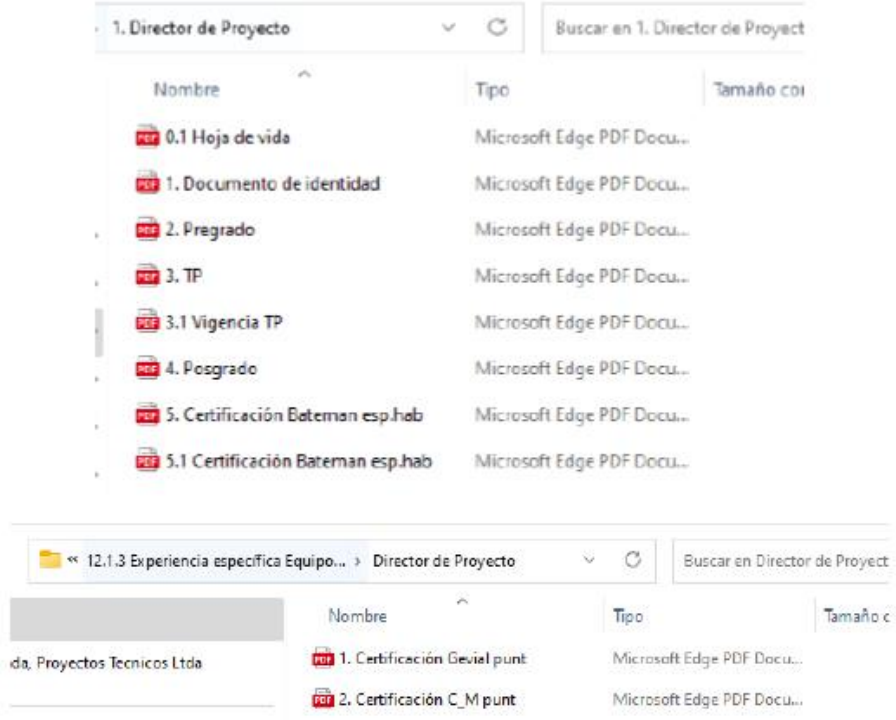
Revisada la propuesta metodológica allegada por el Consorcio, se evidencia que la misma, presenta un enfoque más aproximado conceptualmente a la elaboración y calibración de un modelo de transporte, así como, a la de un esquema financiero que podría aplicarse a los peajes en Colombia con referencias internacionales. De otra parte, se destaca que la

propuesta presenta elementos relevantes para el equipo evaluador con respecto a lo siguiente:

- La proyección de demanda futura.
- Estimación del impacto en la demanda de tráfico carretero por la entrada en operación de los proyectos intermodales de gran impacto.
- La formulación de los escenarios futuros del proyecto de optimización de recaudo.
- Modelación y evaluación de los escenarios de línea base y de formulación del proyecto de optimización de recaudo.
- El análisis de sensibilidad se realizará sobre la variación de los componentes de oferta y/o demanda que se determinen como clave para las estimaciones de los escenarios de operación futura.

Así las cosas, se evidencia una metodología relevante en este criterio, ya que se observa un conocimiento notable previo del consultor y sus aportes frente a los objetivos y alcances del estudio objeto del presente proceso.

Observación 5. Con relación a la evaluación y subsanación llevado a cabo por el CONSORCIO CONARCON & CAPITAL UPIT 30, con respecto al propuesto de **Director de proyecto** se advierte que en la propuesta se incluyeron un total de **4 certificaciones** para acreditar la experiencia del perfil, la experiencia habilitante en la carpeta llamada "1. Director de proyecto.zip" y la adicional dentro de la carpeta "12.1.3 Experiencia especifica del Equipo de Trabajo.zip"



Dentro de estos certificados se acredita lo siguiente:

- Certificación "5.Certificación Bateman esp.hab. pdf" y "5.1 Certificación Bateman esp.hab.pdf"

Que el Ingeniero MIGUEL ANGEL VARGAS PINZON, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 79.613.873 de Bogotá, laboró para nuestra compañía desde el 29 de agosto de 1996 hasta el 6 de junio de 2000, y regresó el 1 de febrero de 2001 como Director Administrativo hasta el 31 de agosto de 2005 y a partir del 1 de septiembre de 2005 hasta el 31 de mayo de 2009, desempeñó el cargo de Director Técnico; el contrato firmado por él fue a término indefinido con un horario de trabajo de ocho horas, cinco días a la semana; cuyas funciones en los proyectos que participó fueron las siguientes:

- Certificación "1. Certificación Gevial punt"

El Ingeniero **MIGUEL ANGEL VARGAS PINZÓN** identificado con cédula de ciudadanía Nº 79'613.873 de Bogotá, se desempeñó en el cargo de DIRECTOR desde junio 1 de 2009 hasta junio 30 de 2014; con un contrato a término indefinido; desarrollando los siguientes proyectos:

- Certificación "1. Certificación C_M punt"

PROYECTO/ ÁREA	OBJETO DEL CONTRATO	CARGO	FECHA	FUNCIONES/ OBLIGACIONES
Contrato No. 637 de 2016, suscrito con la Agencia Nacional de Infraestructura (Proyecto de infraestructura de transporte)	Seleccionar mediante concurso de méritos abierto la consultoría especializada en diseño de aeropuertos, negocios de aviación y estructuración de proyectos de infraestructura	Gerente de Proyectos de Infraestructura	Desde el 19 de enero de 2017 Hasta el 7 de diciembre de 2019	• Colaborar con el cliente en la definición y concreción de los objetivos del proyecto. • Planificar el proyecto en todos sus aspectos, identificando las actividades a realizar, los recursos a poner en juego, los plazos y los costes previstos. • Direccionar y
Contrato de Interventoría 634 de 2018, suscrito entre el Consorcio C & M – 2018 (del cual C & M Consultores S.A.S hizo parte) y la empresa de transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A. (Proyecto de infraestructura de transporte)	Realizar la Interventoría de los contratos suscritos por TMSA para la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros en el Distrito Capital, en las áreas técnica, operativa, administrativa, económico financiera, ambiental, legal, de seguridad vial y de atención al usuario, para los componentes troncales y no troncal del SITP,	Gerente de Interventoría	Desde el 10 de octubre de 2018 Hasta el 24 de mayo de 2020	• Participar de los Comités de seguimiento del contrato que se celebrarán al menos una vez por mes y en los citados por la entidad. • Coordinar la elaboración, revisar y suscribir el informe mensual a presentar al Ente Gestor. • Revisar y suscribir todas las actas de seguimiento y control. • Suscribir todas las comunicaciones emitidas por la interventoría y garantizar el seguimiento a las mismas.

Contrato No. 2739 de 2019, suscrito entre C & M Asesoría y consultoría S.A.S. – BIC (hoy C & M Consultores S.A.S.) 1) y el Instituto Nacional de Vías - INVIAS (Proyecto de infraestructura de transporte y de carreteras)	Consultoría para la ejecución de las actividades y productos requeridos para el fortalecimiento y apoyo técnico especializado del INVÍAS, mediante el modelo de fábrica de diseños y estudios técnicos, de acuerdo con las especificaciones definidas por la entidad.	Director Vial	Desde el 24 de agosto de 2020 Hasta el 1 de enero de 2023	• Dirigir la elaboración de metodología general y las particulares de cada orden de servicio impartida por la Entidad; recopilación, revisión, análisis y procesamiento de información primaria y secundaria. • Dirigir el equipo de trabajo asignado a cada orden de servicio, así como el desarrollo de las funciones específicas asociadas a cada orden de servicio. • Dirigir el desarrollo de las actividades de campo relacionadas con cada orden de

No obstante en la subsanación realizada por el proponente en mención el día 04 de octubre del 2023, relaciona y adjunta una experiencia para el profesional que va desde el 2014 al 2016, adicionando aproximadamente 2 años más a lo que estaba en la propuesta.

C & M Consultores S.A.S - Gerente de Infraestructra	Gerente de infraestructura de la compañía C & M Consultores S.A.S. Dentro de sus principales funciones se encuentran:Colaborar con el cliente en la definición y concreción de los objetivos del proyecto ; Coordinación en proyectos de intervención en edificaciones, estructuraciones y gerencia; Planificar el proyecto en todos sus aspectos, identificando las actividades a realizar, los recursos a poner en juego, los plazos y los costes previstos; Dirigir y coordinar todos los recursos empleados en el proyecto; Realizar mantenimiento permanente de las relaciones externas del proyecto: clientes, proveedores, subcontratistas, otras direcciones, etc. ; Tomar decisiones necesarias para conocer en todo momento la situación en relación con los objetivos establecidos; Adoptar las medidas correctoras pertinentes para poner remedio a las desviaciones que se hubieran detectado; Responder ante clientes y superiores de la consecución de los objetivos del proyecto.; Proponer, en su caso, modificaciones a los límites u objetivos básicos del proyecto cuando concurran circunstancias que así lo aconsejen; Definir, clara y precisamente el alcance de los trabajos a realizar; • Dividir el trabajo y asignar a los distintos unidades de la organización y a las organizaciones exteriores (atención a los compromisos contractuales); Fijar claramente los objetivos a cada grupo de trabajo, que deben conocer lo más exactamente posible que se espera de ellos; Realizar la programación general de trabajos y recursos, como base de una programación detallada (equilibrio tiempo-costes-recursos) y apoyo del sistema de control.; Establecer el sistema de información y comunicación que permita controlar plazos, costes y calidades; Decidir y aplicar las acciones correctoras, en tiempo útil, y dentro de la autoridad concedida; Representar a su organización en las relaciones con otras organizaciones involucradas en el proyecto (contratistas, suministradores, empresas de proceso, ingenierías, entre otras); Apoyo a la dirección de la empresa; Representar a su organización ante los organismos públicos en todo lo referente a su proyecto (autorizaciones, permisos, licencias, entre otros). ; Dirigir, planificar y controlar el proyecto, dentro del presupuesto y los plazos de entrega fijados previamente por la Alta Dirección de la empresa a que pertenece; Definir las características básicas del proyecto y controlar la asignación de tareas a las personas responsables, ya sea bajo su control directo o el de las unidades u organizaciones que intervengan. Exigir la calidad de los trabajos asignados, dentro de los presupuestos y plazos aceptados por los responsables directos de su ejecución; Generación de indicadores; Dirigir, en los trabajos correspondientes al proyecto y con independencia de su situación en el organigrama, a las personas responsables de cada tarea adscrita al mismo; Tomar las decisiones técnicas y económicas necesarias para el buen desarrollo de los trabajos. La autoridad del Director de Proyectos, de dos tipos, formal o legal, e informal o real.	SI	NO	1/07/2014	30/12/2016	900,49

RESPUESTA DE LA ENTIDAD:

Como quiera que este proceso se realiza bajo el régimen privado de contratación previsto en el Manual de Contratación de la UPIT, se dará aplicación a la analogía respecto de las normas de contratación de derecho público

Sobre el particular, en Sentencia No. C-083/95, la Corte Constitucional indicó que:

> *"(…) La analogía es la aplicación de la ley a situaciones no contempladas expresamente en ella, pero que sólo difieren de las que sí lo están en aspectos jurídicamente irrelevantes, es decir, ajenos a aquéllos que explican y fundamentan la ratio juris o razón de ser de la norma. La consagración positiva de la analogía halla*

su justificación en el principio de igualdad, base a la vez de la justicia, pues, en función de ésta, los seres y las situaciones iguales deben recibir un tratamiento igual. Discernir los aspectos relevantes de los irrelevantes implica, desde luego, un esfuerzo interpretativo que en nada difiere del que ordinariamente tiene que realizar el juez para determinar si un caso particular es o no subsumible en una norma de carácter general. La analogía no constituye una fuente autónoma, diferente de la legislación. (…)"

En este sentido, se trae a colación que, en materia de contratación estatal, la subsanabilidad se refiere a la posibilidad de remediar un defecto o error en la propuesta de un proponente. La Ley 1150 de 2007 establece que una entidad estatal no puede rechazar una propuesta por la ausencia de requisitos o la falta de documentos que no otorgan puntaje. De manera que, la subsanación de las ofertas se encuentra limitada a la posibilidad de remediar un defecto o error de la propuesta, y no a la adición de nuevos documentos que modifiquen o mejoren la oferta inicial.

De otra parte, el parágrafo 1, del artículo 5 de la Ley 1150 de 2007, señala frente a la Selección objetiva, lo siguiente:

*"**PARÁGRAFO 1**. La ausencia de requisitos o la falta de documentos referentes a la futura contratación o al proponente, **no necesarios para la comparación de las propuestas no servirán de título suficiente para el rechazo de los ofrecimientos hechos**. En consecuencia, todos aquellos requisitos de la propuesta que no afecten la asignación de puntaje, deberán ser solicitados por las entidades estatales y deberán ser entregados por los proponentes hasta el término de traslado del informe de evaluación que corresponda a cada modalidad de selección, salvo lo dispuesto para el proceso de Mínima cuantía y para el proceso de selección a través del sistema de subasta. Serán rechazadas las ofertas de aquellos proponentes que no suministren la información y la documentación solicitada por la entidad estatal hasta el plazo anteriormente señalado.*

*Durante el término otorgado para subsanar las ofertas, los proponentes **no podrán acreditar circunstancias ocurridas con posterioridad al cierre del proceso**."*

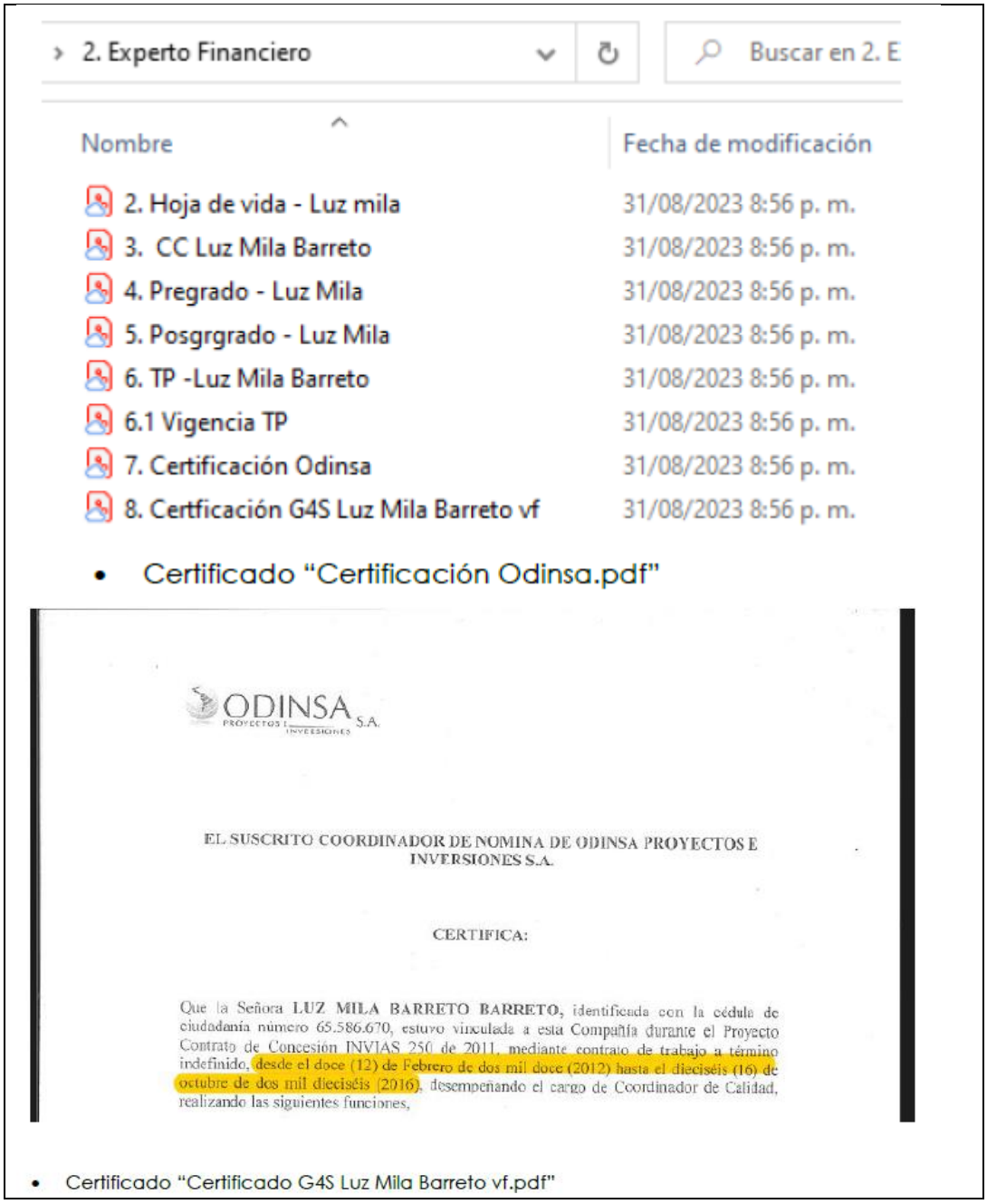
Igualmente, Colombia Compra Eficiente, en concepto emitido bajo el N° de Radicado: 2201913000003917, indica: *"(…) Sin embargo, es importante señalar que, de acuerdo con el Consejo de Estado en sentencia No. 28855 consideró que: "**Lo subsanable es aquello que, a pesar de que se tiene, no aparece claramente acreditado en el proceso de selección; pero, no se puede subsanar aquello de lo cual se carece o que no existe al momento de proponer,** porque entonces se estaría hablando de la complementación, adición o mejora de la*

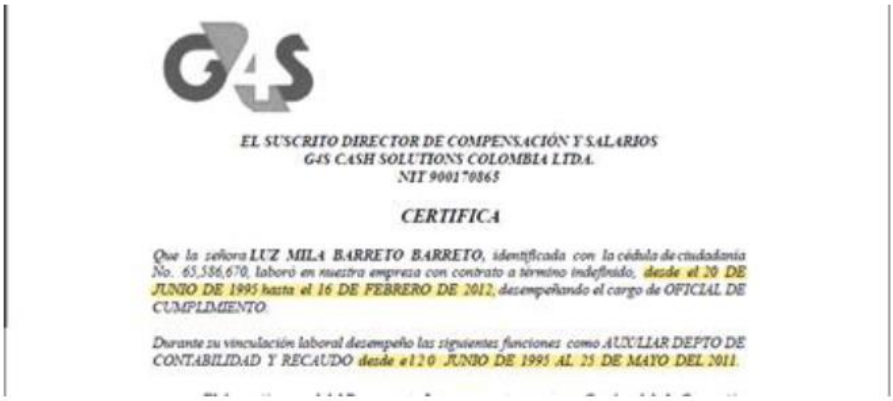
propuesta, lo cual está prohibido por el numeral 8 del artículo 30 de la Ley 80 de 1993. (…) Lo anterior supone que lo subsanable son las inexactitudes o las dudas que puedan surgir o que detecte la entidad pública al momento de verificar el cumplimiento de los requisitos habilitantes o de revisar los demás documentos de la propuesta que no resulten necesarios para la comparación de las ofertas, es decir, a luz de la Ley 1150 de 2007, aquellos que no incidan en la asignación de puntaje; por el contrario, las carencias no son susceptibles de subsanar, pues lo que no se tiene no se puede corregir."

"9. Conforme a lo anterior, ***el proponente podrá aclarar o subsanar documentos referidos a la experiencia****, salvo en el proceso de consultoría,* ***siempre y cuando, se refieran a una experiencia que existía al momento de la presentación de la oferta****."*

De acuerdo con lo indicado, el proponente está facultado para subsanar **todos** los requisitos de la propuesta que no afecten la asignación de puntaje, inclusive, se podrán tener en cuenta aquellos que no aparecen claramente acreditados en el proceso de selección, siempre que los mismos existan al momento de la presentación de las propuestas, entendiéndose con ello, que la entidad podrá recibir todos aquellos documentos que certifiquen o comprueben la experiencia adquirida por los profesionales propuestos, antes de la fecha de cierre, los cuales allegaron soportes de certificaciones con las que se está haciendo valer experiencia con la que contaban pero que no habían acreditado con la presentación de la propuesta.

Observación 6. Con relación a la evaluación y subsanación llevado a cabo por el CONSORCIO CONARCON & CAPITAL UPIT 30, con respecto al propuesto de Experto financiero se advierte que en la propuesta se incluyeron un total de 2 certificaciones para acreditar la experiencia del perfil, la experiencia habilitante en la carpeta llamada "2.
Experto financiero.zip" y la adicional dentro de la carpeta "12.1.3 Experiencia especifica del Equipo de Trabajo.zip".


2. Experto Financiero
Buscar en 2. E
Nombre
Fecha de modificación
2. Hoja de vida - Luz mila 31/08/2023 8:56 p. m.
3. CC Luz Mila Barreto 31/08/2023 8:56 p. m.
4. Pregrado - Luz Mila 31/08/2023 8:56 p. m.
5. Posgrgrado - Luz Mila 31/08/2023 8:56 p. m.
6. TP -Luz Mila Barreto 31/08/2023 8:56 p. m.
6.1 Vigencia TP 31/08/2023 8:56 p. m.
7. Certificación Odinsa 31/08/2023 8:56 p. m.
8. Certficación G4S Luz Mila Barreto vf 31/08/2023 8:56 p. m.
• Certificado "Certificación Odinsa.pdf"
ODINSA S.A.
PROYECTOS E INVERSIONES
EL SUSCRITO COORDINADOR DE NOMINA DE ODINSA PROYECTOS E INVERSIONES S.A.
CERTIFICA:
Que la Señora LUZ MILA BARRETO BARRETO, identificada con la cédula de ciudadanía número 65.586.670, estuvo vinculada a esta Compañía durante el Proyecto Contrato de Concesión INVIAS 250 de 2011, mediante contrato de trabajo a término indefinido, desde el doce (12) de Febrero de dos mil doce (2012) hasta el dieciséis (16) de octubre de dos mil dieciséis (2016), desempeñando el cargo de Coordinador de Calidad, realizando las siguientes funciones,
• Certificado "Certificado G4S Luz Mila Barreto vf.pdf"



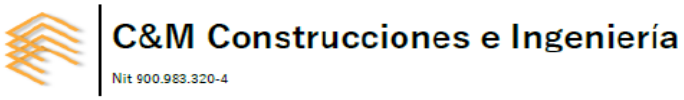
EL SUSCRITO DIRECTOR DE COMPENSACIÓN Y SALARIOS
G4S CASH SOLUTIONS COLOMBIA LTDA.
NIT 900170865

CERTIFICA

Que la señora LUZ MILA BARRETO BARRETO, identificada con la cédula de ciudadanía No. 65.586.670, laboró en nuestra empresa con contrato a término indefinido, desde el 20 DE JUNIO DE 1995 hasta el 16 DE FEBRERO DE 2012, desempeñando el cargo de OFICIAL DE CUMPLIMIENTO.

Durante su vinculación laboral desempeño las siguientes funciones como AUXILIAR DEPTO DE CONTABILIDAD Y RECAUDO desde el 20 JUNIO DE 1995 AL 25 DE MAYO DEL 2011.

No obstante en la subsanación realizada por el proponente en mención el día 04 de octubre del 2023, relaciona y adjunta una experiencia nueva que no se encontraba en la propuesta inicial.



C&M Construcciones e Ingeniería

Nit 900.983.320-4

CERTIFICACIÓN LABORAL:

C & M CONSTRUCCIONES E INGERNIERÍA S.A.S. certifica que la señora **LUZ MILA BARRETO BARRETO**, identificada con C.C. No. 65.586.670 DE Saldaña trabajó para nosotros como **DIRECTORA FINANCIERA DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA** del 23 de marzo de 2019 al 01 de marzo de 2023. Durante el tiempo que laboró para esta empresa la señora Barreto se destacó por su gran compromiso y honestidad.

Durante este periodo de tiempo desempeñó las siguientes funciones:

De lo anteriormente señado, es crucial señalar que el principio de selección objetiva en la contratación pública, profundizado por la **Ley 1150 de 2007** y respaldado por **el artículo 25 de la Ley 80 de 1993**. En este contexto, es importante destacar que la subsanación de propuestas se estableció para permitir a los proponentes corregir o aclarar condiciones habilitantes que no quedaron claramente acreditadas en el proceso de selección, pero **no para permitir la adición o mejora de la propuesta original**. Esta distinción es esencial, ya que la subsanación busca verificar si el proponente cumplió con los requisitos necesarios para participar en el proceso de selección desde el principio y **no permite que se agreguen elementos que no estaban presentes en la propuesta original.**

Cuando se detecta que un proponente ha añadido contratos que no estaban relacionados ni formaban parte de la propuesta inicial para los profesionales propuestos, **se está infringiendo el principio de selección objetiva y se está permitiendo una mejora no autorizada de la propuesta**. Esto va en contra de la legislación y jurisprudencia mencionadas, que establecen claramente que no se puede subsanar o sanear aspectos que no fueron observados desde la

presentación inicial de la propuesta, ya que esto desdibuja el propósito de verificar las condiciones exigidas de manera justa y equitativa.
El anterior argumento se respalda jurídicamente con lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 30 de la Ley 80 de 1993 :
"8. Los informes de evaluación de las propuestas permanecerán en la secretaría de la entidad por un término de cinco (5) días hábiles para que los oferentes presenten las observaciones que estimen pertinentes. ***En ejercicio de esta facultad, los oferentes no podrán completar, adicionar, modificar o mejorar sus propuestas."***
Así mismo, se destaca la respuesta dada por Colombia Compra Eficiente en el radicado No. 2201913000003917 en ejercicio de la competencia otorgada por el numeral 5 del artículo 3 del Decreto 4170 de 2011:
"De acuerdo con la normativa del Sistema de Compra Pública sólo son subsanables aquellos requisitos de la propuesta que no afecten la asignación de puntaje, es decir, los documentos para acreditar los requisitos habilitantes del proponente. En razón a que la experiencia es un requisito habilitante, salvo para el proceso de consultoría, se podrá subsanar los documentos que acrediten que la experiencia del proponente que es igual o similar a las previstas en el objeto del contrato a celebrar.
Sin embargo, es importante señalar que, de acuerdo con el Consejo de Estado lo subsanable es aquello que, a pesar de que se tiene, no aparece claramente acreditado en el proceso de selección; pero, no se puede subsanar aquello de lo cual se carece o que no existe al momento de proponer, porque entonces se estaría hablando de la complementación, adición o mejora de la propuesta. ***En este sentido, si el certificado de la experiencia no se tenía al momento de presentar de la oferta no se podría presentar, toda vez que, esto implicaría un mejoramiento de la oferta****."*
En conclusión, el subsane realizado por CONSORCIO CONARCON & CAPITAL UPIT 30, al incluir contratos no relacionados en la propuesta para el profesional **Experto financiero**, implica una mejora en la propuesta y va en contra de los principios de selección objetiva y de la normativa aplicable. Esto debería ser evaluado en consecuencia en el presente proceso de selección.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD:

La entidad agradece remitirse a la respuesta dada a la observación 5, y que atiende los aspectos expuestos en esta observación.

Observación 7. Con relación a la evaluación y subsanación llevado a cabo por el CONSORCIO CONARCON & CAPITAL UPIT 30, con respecto al propuesto de Experto jurídico se advierte que en la propuesta se incluyeron un total de 1 certificaciones para acreditar la experiencia del perfil, la experiencia habilitante en la carpeta llamada "2. Experto financiero.zip" y la adicional dentro de la carpeta "12.1.3 Experiencia especifica del Equipo de Trabajo.zip"

- Certificado "Certificación José Nuño CM"

El señor **JOSÉ ENRIQUE NUÑO HENAO**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 10.185.246 de La Dorada, durante su vinculación a esta compañía, ha desempeñado los cargos de Asesor Jurídico, Coordinador del Área Jurídica y Gerente Jurídico, este último de manera continua desde el 1 de agosto de 2014, ejerciendo las obligaciones o funciones propias para la ejecución de los contratos, suscritos por la compañía de manera individual o asociada, que se relacionan a continuación:

PROYECTO/ÁREA	OBJETO DEL CONTRATO	CARGO	FECHA	FUNCIONES/ OBLIGACIONES
Contrato No. 185 de 2013, de Estructuración Integral de Corredores Viales, suscrito entre el Consorcio Estructuración Vial (del cual C & M Consultores S.A.S hizo parte) y el Fondo Adaptación.	Realizar la consultoría especializada para la estructuración integral de los Corredores Viales: 1. BogotáBucaramanga, 2. BucaramangaPamplona, 3. DuitamaPamplonaCúcuta, 4. Norte de Santander, 5. Transversales CusianaCarare,	Gerente Jurídico	Desde el 1 de agosto de 2014 Hasta el 30 de junio de 2016	•Planear y desarrollar políticas, estrategias y objetivos específicos en los asuntos jurídicos de la compañía. •Revisar y aprobar todos y cada uno de los reportes, requerimientos y conceptos jurídicos que salgan del Área Jurídica. •Dirigir las actividades del Área Jurídica, orientadas a
Contrato de Interventoría No. 637 de 2016, suscrito entre la Unión Temporal Dorado 2 (de la cual C & M Consultores S.A.S hace parte) y La Agencia Nacional de Infraestructura – ANI	Seleccionar mediante concurso de méritos abierto la consultoría especializada en diseño de aeropuertos, negocios de aviación y estructuración de proyectos de infraestructura de transporte, que	Gerente Jurídico	Desde el 19 de enero de 2017 Hasta el 7 de diciembre de 2019.	•Planear y desarrollar políticas, estrategias y objetivos específicos en los asuntos jurídicos de la compañía. •Revisar y aprobar todos y cada uno de los reportes, requerimientos y conceptos jurídicos que salgan del Área Jurídica. •Dirigir las

No obstante en la subsanación realizada por el proponente en mención el día 04 de octubre del 2023, relaciona y adjunta una experiencia nueva que no se encontraba en la propuesta inicial.

Contrato de Interventoría No. 049 de 2014, suscrito entre el Consorcio Interventoría Aeropuertos 2014 (del cual C & M Consultores hace parte) y la Agencia Nacional de Infraestructura.	Gerente Jurídico	Ejecución de la Interventoría integral del Contrato de Concesión, que incluye pero no se limita a la interventoría financiera, administrativa, técnica, legal, operativa, ambiental y de seguridad aeroportuaria al Contrato de Concesión	Desde el 8 de diciembre de 2019 al 30 de junio de 2023.	• Planear y desarrollar políticas, estrategias y objetivos específicos en los asuntos jurídicos de la compañía. • Revisar y aprobar todos y cada uno de los reportes, requerimientos y conceptos jurídicos que salgan del área jurídica. • Dirigir las actividades del Área

De lo anteriormente señado, es crucial señalar que el principio de selección objetiva en la contratación pública, profundizado por la **Ley 1150 de 2007** y respaldado por **el artículo 25 de la Ley 80 de 1993**. En este contexto, es importante destacar que la subsanación de propuestas se estableció para permitir a los proponentes corregir o aclarar condiciones habilitantes que no quedaron claramente acreditadas en el proceso de selección, pero **no para permitir la adición o mejora de la propuesta original**. Esta distinción es esencial, ya que la subsanación busca verificar si el proponente cumplió con los requisitos necesarios para participar en el proceso de selección desde el principio y **no permite que se agreguen elementos que no estaban presentes en la propuesta original.**

Cuando se detecta que un proponente ha añadido contratos que no estaban relacionados ni formaban parte de la propuesta inicial para los profesionales propuestos, **se está infringiendo el principio de selección objetiva y se está permitiendo una mejora no autorizada de la propuesta**. Esto va en contra de la legislación y jurisprudencia mencionadas, que establecen claramente que no se puede subsanar o sanear aspectos que no fueron observados desde la presentación inicial de la propuesta, ya que esto desdibuja el propósito de verificar las condiciones exigidas de manera justa y equitativa.

El anterior argumento se respalda jurídicamente con lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 30 de la Ley 80 de 1993 :

"8. Los informes de evaluación de las propuestas permanecerán en la secretaría de la entidad por un término de cinco (5) días hábiles para que los oferentes presenten las observaciones que estimen pertinentes. ***En ejercicio de esta facultad, los oferentes no podrán completar, adicionar, modificar o mejorar sus propuestas."***

Así mismo, se destaca la respuesta dada por Colombia Compra Eficiente en el radicado No. 2201913000003917 en ejercicio de la competencia otorgada por el numeral 5 del artículo 3 del Decreto 4170 de 2011:

"De acuerdo con la normativa del Sistema de Compra Pública sólo son subsanables aquellos requisitos de la propuesta que no afecten la asignación de puntaje, es decir, los documentos para acreditar los requisitos habilitantes del proponente. En razón a que la experiencia es un requisito habilitante, salvo para

el proceso de consultoría, se podrá subsanar los documentos que acrediten que la experiencia del proponente que es igual o similar a las previstas en el objeto del contrato a celebrar.
Sin embargo, es importante señalar que, de acuerdo con el Consejo de Estado lo subsanable es aquello que, a pesar de que se tiene, no aparece claramente acreditado en el proceso de selección; pero, no se puede subsanar aquello de lo cual se carece o que no existe al momento de proponer, porque entonces se estaría hablando de la complementación, adición o mejora de la propuesta. ***En este sentido, si el certificado de la experiencia no se tenía al momento de presentar de la oferta no se podría presentar, toda vez que, esto implicaría un mejoramiento de la oferta****."*
En conclusión, el subsane realizado por CONSORCIO CONARCON & CAPITAL UPIT 30, al incluir contratos no relacionados en la propuesta para el profesional **Experto Juridico**, implica una mejora en la propuesta y va en contra de los principios de selección objetiva y de la normativa aplicable. Esto debería ser evaluado en consecuencia en el presente proceso de selección.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD:

La entidad agradece remitirse a la respuesta dada a la observación 5, y que atiende los aspectos expuestos en esta observación.

2. CONSORCIO RECAUDO CVC

2.1. Respuesta y observaciones al Informe de Evaluación Preliminar

En primer lugar y como consideración previa a emitir un pronunciamiento sobre la evaluación enconcreto, deseamos manifestar nuestro desacuerdo con la forma en la que la Entidad ha adelantado el proceso, en la medida que lo que ha primado con todas las actuaciones surtidas hasta el momento —con la expedición de 2 resoluciones con las que la Entidad pretende sanearvicios del proceso generados por la inadecuada evaluación de las ofertas, así como por errores en los documentos del proceso, 7 adendas modificando una y otra vez el cronograma— es una evidente transgresión e incumplimiento al principio de planeación del presente proceso de selección.

Así las cosas, resulta desconcertante que luego de haber emitido dos (2) informes, uno del 06 de septiembre y otro del 15 de septiembre —que fueron invalidados por la misma Entidad— se emita otro informe el 29 de septiembre con una nueva la evaluación de las ofertas, evaluación sobre la cual valga decir —teniendo en cuenta el contenido de la última evaluación del 05 de octubre— que gran parte de su contenido, o por lo menos

en lo que ha **(sic)** la evaluación del Consorcio CVC se refiere, fue impreciso y completamente carente de claridad en cuanto al señalamiento y argumentación de los aspectos, que de acuerdo a la evaluación de la Entidad, no cumplían de cara a las condiciones del pliego.

Tal es el caso de la observación hecha al Experto en Ingeniería de Transporte, quien en el informe del 29 de septiembre, no cumplía, en atención a que de acuerdo a lo señalado por la Entidad, no se acreditaba el tiempo de experiencia general o profesional, lo cual fue señalado en los términos de la UPIT diciendo que *"4años0meses24días: no cumple"*

Es así, que luego de que el Consorcio diera respuesta a la observación referida en precedencia,la Entidad en el informe publicado el 05 de octubre, vuelve a referirse al mismo profesional peroahora con otra observación adicional —que no fue puesta de presente en el informe anterior— señalando que el profesional no cumple con el tiempo para la acreditación de la experiencia general, sino que únicamente acreditó la experiencia especifica habilitante, aspecto que fue señalado en los siguientes términos:

> *"En atención a su observación, y de acuerdo con la verificación realizada nuevamente por la entidad frente a la experiencia habilitante del Experto en Ingeniería de Transporte, se procedió a realizar el cálculo de acuerdo con lo indicado en los términos de referencia 11.1.2.1.2 Requisitos mínimos del equipo como requisito habilitante - Formato N°8, teniendo en cuenta la ley 842 de 2003, articulo 12. "EXPERIENCIA PROFESIONAL. Para efectos del ejercicio, de la ingeniería o de alguna de sus profesiones afines o auxiliares, la experiencia profesional solo se computará o del certificado de inscripción profesional, respectivamente"* ***aunque el proponente allega el anexo formato 8 ajustando la fecha de la experiencia obtenida con SAIP LTDA a partir de la fecha de expedición de la tarjeta profesional, el resultado del mismo corresponde a una experiencia especifica y general de 4 años 4 meses y 21 días como ustedmismo manifiesta en el formato 8 allegado con las subsanaciones.***
>
> *Igualmente, el proponente allega dos (2) certificaciones expedidas por la empresaCAL Y MAYOR Y ASOCIADOS S.C,* ***con las cuales pretendía cumplir los requisitos habilitantes, sin embargo, el requisito HABILITANTE exigido en los términos de referencia correspondía al cumplimiento tanto de la experiencia general de ocho (8) años, como de la experiencia especifica de cuatro (4) años, pero solo se***

cumple con el tiempo estipulado frente a la experiencia especifica, pero no a la general. *Por lo que se mantiene como no habilitado el proponente.*

(Subraya y negrilla fuera de texto)

Así las cosas, de lo señalado por la Entidad en la observación antes citada, se evidencia una interpretación totalmente errónea de las condiciones establecidas para la acreditación delprofesional observado, ello en la medida que está haciendo una evaluación con base en interpretaciones que extralimitan lo previsto en el Pliego de Condiciones, al decir que para efectosde acreditación de la experiencia general o profesional, no se podía utilizar la experiencia habilitante especifica y la experiencia adicional especifica puntuable en conjunto, lo cual de ninguna manera esta establecido en las condiciones del pliego, además de ser una interpretaciónque no tiene sentido teniendo en cuenta la naturaleza de la experiencia general, la cual precisamente por el hecho de ser **general** abarca los demás tipos de experiencia previstos en el Pliego, respecto de lo cual particularmente en la Adenda No. 4, prevé lo siguiente:

"*Experto/a en Ingeniería de Transporte*

Formación: *Profesional de Núcleo básico del Conocimiento de Ingeniería Civil y afines, con especialización, maestría o doctorado del núcleo básico del conocimiento de ingeniería civil y afines, o ingeniería de tránsito y transporte, gerencia del transporte, planificación y administración en transporte multimodal, logística y transporte, y/o vías y transporte, logística y transporte, planificación de tránsito y transporte, infraestructura vial y de transporte, movilidad y transporte, o afines a la ingeniería del transporte.*

Experiencia General (o Experiencia Profesional)*:* ***No menor a ocho (8)*** *años contados a partir de la expedición de la matricula profesional y/o tarjeta profesional y hasta la fechade cierre del plazo del presente concurso de méritos.*

Experiencia Específica: Mínimo cuatro (4) años *contados a partir de la expedición de la tarjeta profesional y hasta la fecha de cierre del plazo del presente concurso de méritosen el ejercicio profesional de ingeniería civil o ingeniería de transporte en estructuración y/o diseño y/o evaluación y/o realización de estudios de proyectos de peajes y/o concesiones viales y lo proyectos viales; estudios de tránsito y/o transporte de impacto municipal y/o regional y/o nacional; y/o cálculo de tarifas de infraestructura de transporte público."*

De lo transcrito, en ninguna parte se vislumbra la prohibición de acreditar la experiencia generalo profesional con los mismos contratos aportados para la acreditación de la

experiencia especifica habilitante y la experiencia adicional especifica puntuable, prohibición que más allá deno estar de forma literal y taxativa en el pliego, no tiene sentido ni coherencia teniendo en cuenta justamente toda la exposición que hace la Entidad respecto a la experiencia general en el informepublicado el 05 de octubre, en el cual hace todo un desarrollo de tal experiencia basándose en las disposiciones contendidas en la Ley 909 de 2004, Decreto 785 de 2005 y el Decreto Ley 019de 2012, y en el cual concluye que:

> *"De todo lo anterior, se concluye, que la experiencia general o profesional,* ***es aquella adquirida en el ejercicio de las actividades propias de una profesión odisciplina para el desempeño de un empleo****, la cual se acreditará mediante la presentación de las constancias o certificaciones expedidas por la entidad donde elprofesional preste o haya prestado sus servicios profesionales; para los Ingenieros la misma será la obtenida después del otorgamiento de la matricula profesional, enlos términos de la ley 842 de 2003".*

Como lo señala la misma Entidad, la experiencia general es la adquirida en el ejercicio de actividades propias de una profesión o disciplina para el desarrollo de un empleo, de manera quela tal experiencia en términos generales corresponde al género dentro de la cual se comprende la experiencia especifica como especie. En ese sentido, no tiene sentido concluir —como lo hace la Entidad— que la experiencia específica por el hecho de ser especifica deja de ser experienciageneral, pues por mas que sea propia de una labor en específico no deja de ser experiencia adquirida que a su vez puede calificarse como experiencia general. Dicho en otras palabras, todaexperiencia especifica puede ser experiencia general, pero no toda experiencia general puede ser específica.

Ahora bien, teniendo en cuenta la anterior consideración, si lo que quería la Entidad era que por cada tipo de experiencia (general, especifica habilitante y adicional especifica puntuable) se acreditara un numero de años específico —lo cual hubiera sido absolutamente desproporcional y extralimitado dentro de las condiciones de un proceso de selección— debió haberlo señalado con total claridad en sus pliegos de condiciones, pues la Entidad no puede exigir el cumplimiento de requerimientos que no están dentro de las condiciones de participación, so pena de vulnerar el principio del debido proceso, el cual de acuerdo a lo estipulado en su propio Manual refiere que: *"**DEBIDO PROCESO:** El debido proceso será un principio rector en materia de las actuaciones contractuales adelantadas por LA UPIT., **las cuales deberán respetar las normas de procedimiento establecidas** en la Constitución, la Ley y el **presente manual**".*

Ahora bien, continuando con el análisis de la evaluación hecha por la Entidad, es importante tener cuenta otro aspecto que hacía parte de los requisitos previstos para

la acreditación de la experiencia, y es el relativo al formato 8, sobre el cual se hace especial énfasis en la estructura que la Entidad previó para el mismo, discriminando la experiencia en función de la experiencia habilitante y la experiencia puntuable de la siguiente forma:

Empresa	Funciones u Obligaciones	Habilitante (si / no) *	Puntuable (si / no) *	Fecha inicio (dd/mm/aa)	Fecha finalización (dd/mm/aa)	Tiempo total en Días

Así bien, es evidente en la estructura del formato que, en cuanto a la experiencia habilitante, ésta no podía ser discriminada en "Experiencia General Habilitante" y "Experiencia Especifica Habilitante", sino que dentro de una (1) sola casilla se entendía comprendidas las dos. Dicho lo anterior, procedemos a referirnos a las condiciones solicitadas en los términos de referencia en cuanto a los criterios puntuables de la oferta, específicamente a la Experiencia adicional del equipo de trabajo y la cual estable lo siguiente para el Experto en ingeniería de Transporte:

ii) Experto/a en ingeniería de transporte (9 puntos)

La experiencia específica adicional a la mínima habilitante del **Experto/a en Ingeniería d transporte** detallada en **Perfil del Equipo de Trabajo** se calificará así:

Cuadro 2. Criterios adicionales de puntuación del Experto/a en Ingeniería transporte

Experiencia	Puntaje
Un (1) año adicional a la experiencia habilitante.	1
Más de un (1) año y hasta dos (2) años adicionales a la experiencia habilitante.	2
Más de dos (2) años y hasta cuatro (4) años adicionales a la experiencia habilitante.	3
Más de cuatro (4) años y hasta seis (6) años adicionales a la experiencia habilitante.	5
Más de Seis (6) años y hasta ocho (8) años adicionales a la experiencia habilitante	7
Más de 8 años adicionales a la experiencia habilitante	9

Imagen 1 Requisitos de experiencia puntuable del Experto en ingeniería de transporte

De esta forma se entiende que para el presente proceso se requerían de tres clases

de experiencia para los profesionales del equipo de trabajo:

(i) Experiencia General Habilitante (8 años),
(ii) Experiencia especifica habilitante (4 años), y
(iii) Experiencia especifica adicional puntuable (más de 8 años para el puntaje máximo)

Nótese que la experiencia puntuable requerida es la correspondiente a la **EXPERIENCIA ESPECIFICA** y **ADICIONAL** a la **EXPERIENCIA ESPECIFICA HABILITANTE**, **MAS NO ADICIONAL A LA EXPERIENCIA GENERAL**, razón por la cual esta última (general) podía ser acreditada con los contratos aportados tanto para la experiencia habilitante como para la experiencia puntuable. Es así que en el Formato No. 8 remitido el 2 de octubre de 2023, en respuesta al informe preliminar de evaluación, se relacionaron **sin que hubiese un espacio para discriminar la experiencia general habilitante** los contratos cuya **EXPERIENCIA ESPECIFICA** acreditan tanto la experiencia habilitante con un total de 4,37 años de 4 años requeridos, como la experiencia máxima puntuable con un total de 8.87 años de los más de 8 años exigidos y que en conjunto acreditarían un total de 13.12 años de experiencia general como se evidencia a continuación:

Tabla 1 Experiencia especifica habilitante certificada con los documentos aportados en la oferta

Empresa	Funciones u Obligaciones	Habilitante (si / no) *	Puntuable (si / no) *	Fecha inicio (dd/mm/aa)	Fecha finalización (dd/mm/aa)	Tiempo total en Días
CAL Y MAYOR Y ASOCIADOS, S.C.	Consultoría para la Elaboración del Estudios Pre-InversiónPública Ampliación del COSAC I - Tramo Norte	SI	SI	20-jul-12	25-jun-13	340
CAL Y MAYOR Y ASOCIADOS, S.C.	Plan Sistema de Transporte Ciudad Comodoro - Rivadavia	SI	SI	19-abr-11	19-dic-11	244
FARDIER CONSULTORIA S.A.S	1. "Estructuración técnica, Legal y Financiera de un sistemamasivo de transporte en los municipio de Bello y Sabaneta y la restructuración deltransporte público colectivo actual-AMVA". 1 2. "Elaborar el Plan Especial de Movilidad y Accesibilidadde San Antonio 'de Prado (SAP)" 3. "Modelación de corredores de Transporte Masivo yMediana capacidad (TMMC) para el Municipio de Medellín"	SI	SI	1-ago-10	31-mar-11	242
DIADRO CONSULTING	Análisis de Demanda del Sistema Integrado de TransportePúblico de Bogotá (SITP)	SI	SI	28-feb-10	1-jun-10	93
CAL Y MAYOR Y ASOCIADOS, S.C.	Elaborar el Estudio de Mercado y Diseño a Nivel de Factibilidad técnica Operativa y Económica de un sistema de Terminales de transporte Intermunicipal y de carga y/ode un Complejo de actividades económicas y logísticas en la ciudad de San José de Cúcuta y Realizar el Acompañamiento Técnico para Gestión que adelantará la sociedad relacionados con licencias, permisos, promocióny cierre financiero del proyecto asociados y limitado al	SI	SI	14-may-08	20-ago-09	463

	alcance del estudio					
SAIP LTDA	revisión de metodologías de estudio de tránsito y transporte; verificación de la confiabilidad estadística de lainformación, programación de actividades y asignación de recursos para la supervisión de la recolección de información y los aforos de verificación, elaboración de C43bitácoras, actas e informes; desarrollo de Planes de manejo y estudios de demanda y atención de usuarios, Modelación y simulación en TRANSCAD, TRANSMODELER, SYNCRO, HCS, Georreferenciación con SIG (Maptitude) y realización de licitaciones, proyectos y propuestas para Planeación de Transporte e infraestructura vial.	SI	SI	**12-sep-07**	**14-abr-08**	215
					Total (días)	**1,597**
					Total (años)	**4.37**

Tabla 2 Experiencia especifica ADICIONAL puntuable certificada con los documentos aportados en la oferta

Empresa	Funciones u Obligaciones	Habilitante (si / no) *	Puntuable (si / no) *	Fecha inicio (dd/mm/aa)	Fecha finalización (dd/mm/aa)	Tiempo total en Días
CAL Y MAYOR Y ASOCIADOS, S.C.	Formular y estructurar el plan maestro de movilidad yespacio público visión 2020-2040, y realizar la estructuración técnica, legal y financiera del sistema estratégico de transporte público para el municipio de Tunja	NO	SI	2-nov-21	30-dic-22	423
SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD	1. Asesorar a la Secretaría Distrital de Movilidad en la formulación de políticas públicas, planes, programas y proyectos estratégicos relacionados con la gestión de la movilidad en Bogotá D.C., en especial con la gestión del tránsito, control del tránsito y del transporte, señalización,planes de manejo de tránsito y semaforización del Distrito Capital. 2. Liderar la formulación y ejecución del Plan Estratégico de la Secretaría Distrital de Movilidad en los componentes	NO	SI	18-feb-19	1-nov-21	987

		relacionados con la gestión del tránsito, control del tránsito y del transporte, señalización, planes de manejo de tránsito y semaforización del Distrito Capital. 3. Liderar la formulación de proyectos institucionales y deinversión de las dependencias a su cargo, para la óptima gestión de la entidad. 4. Definir lineamientos para la implementación de la señalización y semaforización en la ciudad, así como para laaprobación y seguimiento a los planes de manejo de tránsito. 5. Definir lineamientos para la regulación y vigilancia del sistema de gestión del tránsito y control del tránsito y deltransporte. 6. Liderar la implementación y operación del Sistema Inteligente de Transporte de Bogotá, con el propósito demejorar el tránsito y el transporte en la ciudad. 7. Apoyar a la Secretaría Distrital de Movilidad en el ejercicio de la autoridad única de tránsito y transporte, de conformidad con la normatividad vigente y los lineamientosde la entidad. 8. Implementar políticas, directrices, proyectos y estrategias definidas por la Subsecretaría de Política de Movilidad y la Oficina de Seguridad Vial, orientadas a la gestión del tránsito y control del tránsito y del transporte. 9. Hacer seguimiento a la implementación de las políticas, programas, proyectos y planes relacionados con la gestión del tránsito, control del tránsito y del transporte, señalización, planes de manejo de tránsito y semaforizacióndel Distrito Capital. 10. Ejercer las demás funciones que se le asignen relacionadas con la naturaleza del cargo y área de desempeño.						
	CAL Y MAYOR Y ASOCIADOS, S.C.	Elaboración de la Estructuración Técnica, Legal y Financierade Detalle del Sistema Estratégico de Transporte (SETP) de la Ciudad de Neiva	NO	SI	3-nov-17	3-oct-18	334	
	CAL Y MAYOR Y ASOCIADOS, S.C.	Realizar el Estudio Socioeconómico para la instalación de una Estación de peaje en la vía Guasca-Gacheta-Ubala-Guachala del departamento de Cundinamarca, que incluye viabilidad técnica, operativa, financiera y socioeconómica	NO	SI	15-dic-16	18-sep-17	277	
	CAL Y MAYOR Y ASOCIADOS, S.C.	consultoría en actualización al año 2015 del estudio de demanda y análisis operacional de las zonas Suba oriental y Kennedy del SITP	NO	SI	14-jun-16	4-nov-16	143	
	CAL Y MAYOR Y ASOCIADOS, S.C.	Elaboración de los estudios para desarrollar y operar loscorredores troncales 2 y 3 del Sistema Integrado de Transporte Publico de la Ciudadde Chihuahua, denominado Vivebus	NO	SI	14-dic-15	13-jun-16	182	

BOGOTÁ ELEKTRIKA	♦ Director del Estudio de demanda y capacidad del SistemaTransMilenio (incluido análisis de infraestructura) y propuesta de mejora. ♦ Director de la Propuesta de rediseño de servicios del Sistema TransMilenio y análisis de infraestructura necesariay capacidad resultante. Diseño conceptual y operacional. ♦ Supervisión del Estudio de flota, tecnologías (trolebuses,híbridos, GNV, Diésel, eléctricos, entre otros) e infraestructura asociada a cada una. ♦ Coordinación del Estudio del sistema de información ausuarios y propuesta de lineamientos de mejora, en el marco del nuevo diseño de servicios. ♦ Coordinador de los estudios ambientales, de tránsito,micro modelación y estudios de manejo de tránsito. ♦ Acompañamiento y asesoría para la elaboración de los estudios económicos y financieros de la propuesta de APPen prefactibilidad y factibilidad. ♦ Acompañamiento y asesoría en la elaboración de la minuta de contrato y sus anexos para la factibilidad legaldel proyecto. ♦ Coordinación general de todos los equipos técnicos, seguimiento de cronogramas y atención de reuniones con	NO	SI	2-may-14	31-oct-15	547	
	el Distrito y todas las entidades que se estuvieroninvolucradas.						
FANALCA S.A.	• Asesor e interventoría de Planeación de transporte y susmodelos en proyectos BRT en las ciudades de Panamá, Bogotá y Cali. • Especialista de modelación para el proyecto de transporte SETP de Montería • Participación en los proyectos de transporte de Bogotá para las empresas Ciudad móvil, Connexión móvil y ETIB como asesor en temas de planeación de transporte, en Calipara la empresa Blanco y Negro Masivo y acompañamientoa Metrocali en la revisión del modelo de 4 etapas de transporte, y en Lima como asesor para la licitación de corredores de Transporte de la ciudad. • análisis de modelos en EMME y Transcad y Líder del equipo de planeación "ESAKTO" para la mejora operacional del sistema TRANSMILENIO enBogotá.	NO	SI	2-jul-13	1-may-14	303	
						Total (días)	3,196
						Total (años)	8.75

Es así, que tales interpretaciones que hace la Entidad, generan falta de claridad en los documentos del proceso de selección al no tener una forma de discriminar la experiencia habilitante en "**experiencia General habilitante**" y "**experiencia**

especifica habilitante" para elformato aportado junto con los términos de referencia, creando confusión para la metodología de evaluación, lo cual termina generando incertidumbre de las condiciones bajo las cuales se debenevaluar las ofertas.

En tal sentido la Experiencia adquirida por el ingeniero Jonny Leonardo Vásquez Escobar y la cual se acredita mediante la totalidad de los certificados aportados en la oferta (7 certificados con14 proyectos acreditados y una sumatoria de 13.12 años), constituyen claramente experiencia profesional o general, de modo que la experiencia general no pude ser segregada por el hecho de ser experiencia especifica, así las cosas, haciendo referencia al caso concreto, es claro que la experiencia aportada tanto por concepto habilitante como para el concepto puntuable cumpleen debida regla lo solicitado en el proceso.

En virtud de todo lo expuesto, de manera atenta se solicita a la Entidad para que ajuste la evaluación de conformidad con las reglas previstas en el Pliego, y se habilite la propuesta presentada, pues como se probó a lo largo del presente documento, la misma cumple con los requerimientos del pliego. Lo anterior, además de tener en cuenta que en gracia de discusión y pese a que la Entidad esta haciendo una interpretación errónea, la propuesta no puede quedar inhabilitada ya que los proyectos acreditados por el Ingeniero Jonny Leonardo Vásquez Escobarsuman un total de 8.35 años acreditando los 8 años requeridos para la experiencia habilitante y
4.77 años adicionales a la experiencia especifica para le componente puntuable, evidenciando de manera clara que nuestra oferta no tendría por qué ser inhabilitada.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD:

De acuerdo con su observación, la entidad reitera, de conformidad con lo explicado en el informe de evaluación entregado el 5 de octubre de 2023 lo siguiente:

"*SANEAMIENTO REALIZADO POR LA ENTIDAD*

De acuerdo con lo indicado en el artículo 49 de la Ley 80 de 1993, es viable para las entidades, realizar un saneamiento frente a sus actuaciones por vicios de procedimiento o de forma, ante la ocurrencia de vicios que no constituyan causales de nulidad y cuando las necesidades del servicio lo exijan o las reglas de la buena administración lo aconsejen, de los anterior infiere que para su aplicación se requiere el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- *el vicio a sanear tiene de que ser de procedimiento o de forma, lo que significa que no es posible sanear a través de esta figura los vicios de fondo o sustanciales del acto o contrato, lo que lleva a que,*
- *el vicio a sanear no puede corresponder a ninguna de las causales de nulidad absoluta o relativa de los contratos estatales,*

- *debe hacerse mediante acto administrativo motivado,*
- *el funcionario competente es el jefe o representante legal de la entidad o su delegado y*
- *el saneamiento debe ocurrir cuando las necesidades del servicio lo exijan o a las reglas de la buena administración lo aconsejen.*
- *De lo anterior, resulta importante indicar que los vicios de procedimiento o de forma son aquellos que se presentan cuando la Administración no observa los requisitos previos y concomitantes a la expedición del acto administrativo, y que deben ser corregidos antes de poder incurrir en una nulidad del acto administrativo a emitir. Como consecuencia de ello las actuaciones vuelven a la etapa que requiere ser corregida, por ello, se dispuso retrotraer la actuación hasta la etapa de publicación del informe preliminar.*

De acuerdo con lo anterior, y con la motivación esgrimida en la Resolución 139 de 2023, "POR MEDIO DE LA CUAL SE SANEA UN VICIO DE PROCEDIMIENTO DENTRO DEL PROCESO DE CONTRACIÓN CONVOCATORIA ABIERTA UPIT CA-030-2023"; recibidas las observaciones por los proponentes, la entidad realizó de oficio una revisión integral de los perfiles propuestos, en particular lo correspondiente a la experiencia general mínima, identificando que frente a la evaluación realizada al Experto Jurídico y Experto en Ingeniería de transporte, no se había realizado la revisión de la totalidad de los requisitos exigidos en los términos en algunos casos, para estos perfiles, por lo que fue necesario realizar una revisión integral por el Comité Evaluador Técnico de todos los documentos allegados por los proponentes con sus ofertas, y como consecuencia de ello se realizó la publicación de un nuevo informe preliminar el 29 de septiembre de 2023, conocido por ustedes.

Igualmente, y frente a lo manifestado por algunos de ustedes, en cuanto a porque no fueron tenidas en cuenta por la Entidad las subsanaciones realizadas con anterioridad a la expedición de la resolución de saneamiento; les informamos que las mismas no podrían ser tenidas en cuenta, ya que la consecuencia directa del saneamiento, es devolver la actuación a la etapa indicada y comenzar de cero.

(…).

En cuanto a su observación frente al no cumplimiento de la experiencia general del profesional propuesto para el cargo de ingeniero de transporte, nuevamente se señala lo siguiente; la Adenda 3 establece los siguientes criterios como requisito mínimo habilitante para este cargo:

"Profesional de Núcleo básico del Conocimiento de Ingeniería Civil y afines, con especialización, maestría o doctorado en Ingeniería civil, ingeniería de tránsito y transporte, gerencia del transporte, planificación y administración en transporte multimodal, logística y transporte, y/o vías y transporte.

Experiencia General (o profesional): No menor a ocho (8) años contados a partir de la expedición de la matricula profesional y/o tarjeta profesional y hasta la fecha de cierre del

plazo del presente concurso de méritos.

Experiencia Específica: Mínimo cuatro (4) años contados a partir de la expedición de la tarjeta profesional y hasta la fecha de cierre del plazo del presente concurso de méritos en el ejercicio profesional de ingeniería civil o ingeniería de transporte en estructuración y/o diseño y/o evaluación y/o realización de estudios de proyectos de peajes y/o concesiones viales y /o proyectos viales: estudios de tránsito y/o transporte de impacto municipal y/o regional y/o nacional, y/o cálculo de tarifas de infraestructura de transporte público."

Que de conformidad con el formato 8 y las certificaciones allegadas para acreditar la experiencia **HABILITANTE**, solo se pudo validar el cumplimiento de **4 años, 4 meses y 21 días**. Así mismo, de conformidad con el numeral 11.1.2.1.2 Requisitos mínimos del equipo como requisito habilitante - Formato N°8, en el cuadro Equipo mínimo habilitante de la adenda no.3 y de conformidad con la Nota 2: "El proponente deberá señalar de manera **EXPRESA**, cuáles certificaciones del equipo de trabajo propuesto serán objeto de **HABILITACIÓN**, diligenciando el anexo correspondiente*. En caso de no hacerlo, la UPIT verificará las certificaciones conforme el orden de presentación en el formato y atención a los criterios para acreditación de la **EXPERIENCIA HABILITANTE***"

De otra parte, se aclara al proponente que de acuerdo con lo establecido en el numeral 11.1.2.1.2 Requisitos mínimos del equipo como requisito habilitante - Formato N°8, en el cuadro Equipo mínimo habilitante de la adenda no.3 y de conformidad con la Nota 5: "*La experiencia o los contratos certificados como Requisito Habilitante del Equipo de Trabajo, no serán tenidos en cuenta para la asignación de puntaje en esta etapa, sin embargo, si de una certificación o contrato junto con su liquidación se acredita una experiencia superior a la mínima requerida en el Cuadro "Perfil del Equipo de Trabajo" y toda vez que el proponente cumple con todas las condiciones establecidas en los documentos del proceso para la calificación del respectivo criterio de selección, será tenida en cuenta para la asignación de puntaje*." por lo que era importante que el proponente señalara en el formato 8, de forma EXPRESA, la experiencia que relacionaría como HABILITANTE para este cargo.

Igualmente, y teniendo en cuenta lo manifestado en el numeral 12. EVALUACIÓN TÉCNICA Y CALIFICACIÓN DE LAS PROPUESTAS de los términos de referencia, su propuesta no puede ser calificada por no encontrarse habilitada desde el punto de vista del equipo de trabajo.

2.2. Observaciones a los oferentes respecto al Informe de Evaluación 2
Frente a la propuesta de Consorcio Conarcon & Capital

1. Experiencia para la categoría A – contrato numero 4 -637 de 2017

Para la experiencia Adicional-CATEGORIA A- el proponente presenta el contrato numero 4 -637 de 2017 "Consultoría especializada en diseño de aeropuertos, negocios de aviación y estructuración de proyectos de infraestructura de transporte, que lleve a cabo: Estudios y diseños a factibilidad del proyecto de infraestructura El Dorado II, la estrategia del negocio de aviación y la estructuración

integral (técnica, jurídica, financiera, predial, ambiental, socialy de riesgos) que permita el otorgamiento de una concesión bajo el esquema de APP, del proyecto de infraestructura aeroportuaria El Dorado II fase I y II del plan maestro, en conjunto con las pistas y calles de rodaje del Aeropuerto Internacional El Dorado de la ciudad de Bogotá D.C".

Presenta lo siguiente documentos (Imagen 1) para indicar que cumple con la categoría A quees:



Observación: Cabe aclarar que los pliegos definitivos en la página 83- Numeral 12.1.4 Experiencia adicional del proponente (40 puntos) Formato N°11 Experiencia adicional delproponente-Nota 3 Indica:

> **Nota 3.** En el evento en que la certificación de experiencia o acta de liquidación no contenga toda la información requerida, se podrá aportar además la copia del contrato en el momento de presentar la oferta, con el fin de completar la información o aclarar lo señalado en la certificación.

Como se puede evidenciar el pliego estipula claramente que los documentos válidos parademostrar la experiencia puntuable son:

1. Certificación de experiencia.2.Acta de liquidación O en caso de no de que estas dos no contenga la información requerida se podríapresentar:

3.La copia de contrato

Esto quiere decir que dentro de los documentos subidos por el proponente (Imagen1) ,se encuentra un documento nombrado "4.Anexo Técnico(cfr.pags 29,30,31).PDF", que carece devalidez para complementar la información de su experiencia, y teniendo en cuenta estoprocedemos a revisar los certificados (1 - 1.1),Acta de liquidación (2.) y contrato(3.), con esto podemos evidenciar que ninguno de dichos documentos indican

que el proponente tenga experiencia en la categoría A, ya que realizo una estructuración de un proyecto aeroportuario y en ninguno de los documentos validos se evidencia ningún tema carretero, ni de peajes , ni de remuneraciones de transporte público.

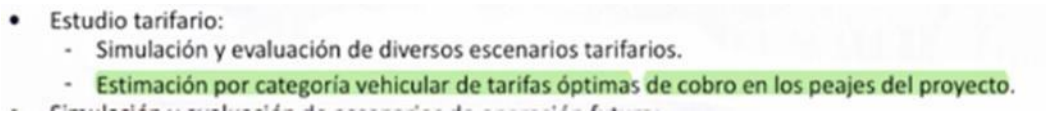
Por ello solicitamos amablemente no sea tenido en cuenta esta experiencia como experiencia adicional del proponente y sean descontados los puntos correspondientes.

REPUESTA DE LA ENTIDAD:

En atención a su observación, e igualmente teniendo en cuenta la observación presentada por el proponente Conarcon&Capital al informe de evaluación publicado el 5 de octubre de 2023, la entidad informa que, revisado nuevamente la totalidad de los documentos allegados en la propuesta, se identificó el documento "Anexo Técnico" del contrato de orden No. 04 (637 de 2016), del cual se pudo verificar en las páginas 28, 29, 30, y 31 que dicho contrato tuvo un componente vial para el cual se elaboraron estudios de cálculo de tasa de peajes, y por lo tanto, esta experiencia cumple con los requerimientos de la experiencia requerida en la categoría A, frente a estudios y/o estructuración de modelos financieros y/o técnicos y/o jurídicos-legal para cálculo de la tasa de peajes a través de asociaciones público-privadas o a cargo de la Nación o los departamentos. Por lo tanto, su observación no procede.

1.Experiencia para la categoría A – contrato de orden 7

Para la experiencia Adicional –Categoría A -el proponente presenta el contrato numero 7 cuyo objeto es “Estudios de Ingeniería de Tránsito y Transporte para el Estudio de FactibilidadTercer Carril Corredor Bogotá – Girardot”, de acuerdo con el certificado aportado por el oferente se aprecia que:


- Estudio tarifario:
  - Simulación y evaluación de diversos escenarios tarifarios.
  - Estimación por categoría vehicular de tarifas óptimas de cobro en los peajes del proyecto.

Es claro que el proponente hace énfasis en que realizo la estimación por categoría vehiculardе las tarifas optimas de cobro en los peajes del proyecto, aun así no tiene cuenta que paraser valida su experiencia (según Adenda 3 del presente proceso), dicha estimación se debíarealizar a tarifas de “Transporte público”, y en dicho certificado no se puede evidenciar que fuera así, aun mas dicha estimación se realizo fue categorizando los tipos de vehículo privados mas no tiene en cuenta la categoría pública.

Así mismo hay que tener en cuenta que en el mismo certificado se evidencia que para el transporte público se realiza diferentes estudios como lo son: estructuración del modelo,

Calibración del modelo, Simulación de escenarios – Análisis de bahías y áreas de espera, pero en dicha categoría no hacen una estimación tarifaria.

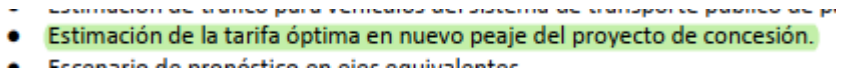
Por ello solicitamos amablemente no sea tenido en cuenta esta experiencia como experiencia adicional del proponente y sean descontados los puntos correspondientes.

REPUESTA DE LA ENTIDAD:

De acuerdo con su observación, frente a la experiencia del Consorcio, se adelantó verificación nuevamente por parte de la entidad al contrato número 7 cuyo objeto es “Estudios de Ingeniería de Tránsito y Transporte para el Estudio de Factibilidad Tercer Carril Corredor Bogotá – Girardot”; evidenciando que, cumple con los requerimientos de la experiencia requerida en la categoría A, frente a la estructuración y/o evaluación financiera y/o técnica y/o jurídica-legal para proyectos de **concesiones viales** para el orden nacional y/o departamental. Por lo tanto, no procede su observación y la entidad mantiene este contrato dentro de la evaluación de la experiencia adicional del proponente.

1.Experiencia para la categoría A – contrato de orden 10

Para la experiencia Adicional –Categoría A -el proponente presenta el contrato numero 10 cuyo objeto es “Auditoría al estudio de tráfico de la doble calzada de oriente”, de acuerdo conel certificado aportado por el oferente se aprecia que:



Es claro que el proponente hace énfasis en que realizo la “estimación de la tarifa óptima enun nuevo peaje del proyecto de concesión”, aun así no tiene cuenta que para ser valida su experiencia (según Adenda 3 del presente proceso), dicha estimación se debía realizar a tarifas de “Transporte público”, y en dicho certificado no se puede evidenciar que fuera así, aun mas hay que tener en cuenta que en el mismo certificado podemos evidenciar que realiza otro tipo de estudio enfocado en el transporte público, realizo un “estudio de estimación de tráfico para vehículos del sistema de transporte público de pasajeros” y dichoestudio no corresponde a una estimación tarifaria de transporte público.

Por ello solicitamos amablemente no sea tenido en cuenta esta experiencia como experiencia adicional del proponente y sean descontados los puntos correspondientes.

REPUESTA DE LA ENTIDAD:

De acuerdo con su observación, frente a la experiencia del Consorcio, se adelantó verificación nuevamente por parte de la entidad al contrato número 10 cuyo objeto es “Auditoría al estudio de tráfico de la doble calzada de oriente”; evidenciando que, cumple con los requerimientos de la experiencia requerida en la categoría A, frente a la estructuración y/o evaluación financiera y/o técnica y/o jurídica-legal para proyectos de **concesiones viales** para el orden nacional y/o departamental. Por lo tanto, no procede su observación y la entidad mantiene este contrato dentro de la evaluación de la experiencia adicional del proponente.

1.Observaciones al Experto Financiero

Una vez revisado el informe de evaluación preliminar publicado el día 05 de octubre en las horas de la noche del presente año en la plataforma del SECOP II, se realizan las siguientes observaciones por parte del CONSORCIO RECAUDO CVC al EXPERTO FINANCIERO presentando por el CONSORCIO CONARCON&CAPITAL UPIT 30 que se describen a continuación:

Experto Financiero, de acuerdo a los Términos de Referencia Definitivos de la ConvocatoriaNo. UPIT-CA-030-2023 y las modificaciones recibidas en la Adenda 3 del mismo proceso seestableció el profesional requerido en el proceso

( )…cito adenda 3

"Profesional de Núcleo básico del Conocimiento2 de Administración, Contaduría Pública,Economía, o Ingeniería Industrial y Afines. Además, deberá acreditar especialización, maestría o doctorado en alguna de las siguientes áreas: Finanzas, Gerencia Financiera, o Evaluación Financiera, o Administración de Empresas, Derecho de Mercado de Capitales; o del Núcleo básico del Conocimiento de Administración, Contaduría Pública,Economía, o Ingeniería Industrial y Afines.

Experiencia General (o Experiencia Profesional): No menor de ocho (8) años, contados apartir de la de la fecha de grado y hasta la fecha de cierre del plazo del presente concursode méritos.

Experiencia específica, de al menos seis (6) años como profesional del nivel ejecutivo y/oasesor y/o directivo y/o coordinador, siempre y cuando se haya desempeñado enactividades en proyectos de infraestructura de transporte, relacionadas con: i) estudios y/o ejecución y/o estructuración de proyectos de finanzas, gerencia financiera o evaluación financiera; ii) y/o en cargos del sistema financiero, banca de inversión, manejode modelos financieros, tarifarios o cálculos de tarifas, relacionados con la estructuraciónde proyectos de obra pública y/o infraestructura concesionada; iii) y/o cálculo de tarifas de infraestructura de transporte público."… ( )

De acuerdo con lo anterior y revisando la profesional aportada por dicho consorcio NO CUMPLEcon la información solicitada en la adenda 3 y lo establecido en los Términos

de Referencia Definitivos, en consideración de las siguientes observaciones:

Con los documentos aportados de la profesional LUZ MILA BARRETO BARRETO, identificada con cédula de ciudadanía No. 65.586.670 se adjuntó certificación cuyo contratante fue ODINSA PROYECTOS S.A., donde se evidencia lo siguiente:

realizando las siguientes funciones,

- Coordinar reuniones con los Gerentes, Auxiliares, Secretarias de las regionales para la implementación del Sistema de Gestión de Calidad;
- Realizar Auditorías Internas en las estaciones de Peaje;
- Elaboración de No conformidades por indicadores no cumplidos, resultados de las auditorías internas y externas;
- Elaboración de Acciones Preventivas;
- Controlar los informes de gestión con sus respectivos indicadores a nivel nacional;
- Elaboración de la Planificación del Mejoramiento y entrega de información al Comité de Calidad.

Además de las funciones encomendadas, realizó algunas actividades como:

- Implementar la matriz de riesgo operativo en los procesos del Sistema de Gestión de Calidad.
- Diseñar en Excel los archivos para controlar ingresos, gastos, costos, overhead, Indicadores financieros del Proyecto INVIAS para ser presentados a la Gerencia.
- Consolidar la información contable vs. Nómina del requerimiento de la UGPP.
- Analizar y conciliar la información para dar respuestas de valores incorrectos cobrados por requerimientos de la UGPP.
- Diseñar en Excel las herramientas para controlar consumo de celulares a nivel nacional; viáticos; manejo y arqueos de la caja menor de la Oficina Central.
- Implementación de la herramienta para el seguimiento del Presupuesto anual del Proyecto INVIAS, Autopistas del Café, Autopista de los Llanos, diseñando herramienta ofimática para la clasificación de información del presupuesto vs contable de acuerdo al requerimiento de implementación del ERP.

Información consignada en el certificado de la profesional, ahora bien, realizando la verificaciónde la profesional su cargo fue de Coordinadora de Calidad Cabe indicar el perfil requerido del coordinador se debe realizar tal cual lo indica los términos de referencia y muy específicamente la adenda 3, cito “siempre y cuando se haya desempeñado en actividades en proyectos de infraestructura de transporte”.

Sin embargo, en dicho documento no se evidencia los proyectos de infraestructura de transporteejecutados por la profesional, y las funciones y actividades tampoco son acordes con el cargo solicitado. Si bien el certificado si evidencia que la profesional fue la coordinadora de Calidad laborando para ODINSA se verifica que no es un perfil

acorde a lo solicitado debería ser Coordinadora Financiera, pese a esto la entidad está validando dicho certificado.

Las funciones realizadas y actividades efectuadas por la profesional no se encuentran relacionadas con: i) estudios y/o ejecución y/o estructuración de proyectos de finanzas, gerenciafinanciera o evaluación financiera; ii) y/o en cargos del sistema financiero, banca de inversión, manejo de modelos financieros, tarifarios o cálculos de tarifas, relacionados con la estructuración

de proyectos de obra pública y/o infraestructura concesionada; iii) y/o cálculo de tarifas de infraestructura de transporte público.

"ARTÍCULO 23. DE LOS PRINCIPIOS EN LAS ACTUACIONES CONTRACTUALES DE LAS
ENTIDADES ESTATALES. Las actuaciones de quienes intervengan en la contratación estatal se desarrollarán con arreglo a los principios de transparencia, economía y responsabilidad y de conformidad con los postulados que rigen la función administrativa. Igualmente, se aplicarán en las mismas las normas que regulan la conducta de los servidores públicos, las reglas de interpretación de la contratación, los principios generales del derecho y los particulares del derecho administrativo. (Subrayado y negrita fuera del texto).

"ARTICULO 24. DEL PRINCIPIO DE TRANSPARENCIA. En virtud de este principio:

(…)

5o. En los pliegos de condiciones o términos de referencia:

a. **Se indicarán los requisitos objetivos** necesarios para participar en el correspondienteproceso de selección.

b. **Se definirán reglas objetivas, justas, claras y completas** que permitan la confección de ofrecimientos de la misma índole, **aseguren una escogencia objetiva** y eviten la declaratoria de desierta de la licitación o concurso.

c. Se definirán con precisión las condiciones de costo y calidad de los bienes, obras o

servicios necesarios para la ejecución del objeto del contrato.

d. No se incluirán condiciones y exigencias de imposible cumplimiento, ni exenciones de laresponsabilidad derivada de los datos, informes y documentos que se suministren.

e. **Se definirán reglas que no induzcan a error a los proponentes y contratistas** y que impidan la formulación de ofrecimientos de extensión ilimitada o que dependan de la voluntad exclusiva de la entidad.

f. Se definirá el plazo para la liquidación del contrato, cuando a ello hubiere lugar, teniendoen cuenta su objeto, naturaleza y cuantía.

g. Serán ineficaces de pleno derecho las estipulaciones de los pliegos o términos de referencia y de los contratos que contravengan lo dispuesto en este numeral, o dispongan

renuncias a reclamaciones por la ocurrencia de los hechos aquí enunciados". (Subrayadoy negrita fuera del texto).

(…)

"ARTÍCULO 26. DEL PRINCIPIO DE RESPONSABILIDAD. En virtud de este principio:

1o. ***Los servidores públicos están obligados a buscar el cumplimiento de los finesde la contratación***, a vigilar la correcta ejecución del objeto contratado y a proteger los derechos de la entidad, del contratista y de los terceros que puedan verse afectados porla ejecución del contrato." (Subrayado y negrita fuera del texto).

Por otra parte, la Ley 1150 de 2007 señala sobre los principios de la contratación pública que:

ARTÍCULO 5o. DE LA SELECCIÓN OBJETIVA. ***Es objetiva la selección en la cual la escogencia se haga al ofrecimiento más favorable a la entidad y a los fines que ellabusca, sin tener en consideración factores de afecto o de interés y, en general, cualquier clase de motivación subjetiva***. En consecuencia, los factores de escogenciay calificación que establezcan las entidades en los pliegos de condiciones o sus equivalentes, tendrán en cuenta los siguientes criterios: (Subrayado y negrita fuera del texto).

1. La capacidad jurídica y las condiciones de experiencia, capacidad financiera y de organización de los proponentes serán objeto de verificación de cumplimientocomo requisitos habilitantes para la participación en el proceso

de selección y nootorgarán puntaje, con excepción de lo previsto en el numeral 4 del presente artículo. La exigencia de tales condiciones debe ser adecuada y proporcional a lanaturaleza del contrato a suscribir y a su valor. La verificación documental de las condiciones antes señaladas será efectuada por las Cámaras de Comercio de conformidad con lo establecido en el artículo 6o de la presente ley, de acuerdo con lo cual se expedirá la respectiva certificación.

<Numeral modificado por el artículo 88 de la Ley 1474 de 2011. El nuevo textoes el siguiente:>
La oferta más favorable será aquella que, teniendo en cuentalos factores técnicos y económicos de escogencia y la ponderación precisay detallada de los mismos contenida en los pliegos de condiciones o sus equivalentes, resulte ser la más ventajosa para la entidad, sin que la favorabilidad la constituyan factores diferentes a los contenidos en dichos documentos. En los contratos de obra pública, el menor plazo ofrecido no será objeto de evaluación. La entidad efectuará las comparaciones del caso medianteel cotejo de los ofrecimientos recibidos y la consulta de precios o condiciones delmercado y los estudios y deducciones de la entidad o de los organismos consultores o asesores designados para ello.

(…)

los aspectos técnicos de la oferta o proyecto. De conformidad con las condiciones que señale elreglamento, se podrán utilizar criterios de experiencia específica del oferente y del equipo de trabajo, en el campo de que se trate.

En ningún caso se podrá incluir el precio, como factor de escogencia para la selección de consultores.

(…)"

Por lo anterior resulta claro que tanto la Entidad pública como los oferentes deben ceñirse a lo establecido en los términos de Referencia Definitivos y las adendas publicadas por la entidad deCondiciones, ya que es allí donde están establecidas las reglas que se estructuraron para el proceso licitatorio, luego la calificación, la ponderación y los requisitos deben ser respetados, ya que fueron puestos en conocimiento de todos los oferentes.

REPUESTA DE LA ENTIDAD:

En atención a su observación, la entidad manifiesta que, la certificación que nos ocupa y que fue allegada por el proponente para acreditar la experiencia de la profesional, cumple con los requisitos establecidos en los términos definitivos, ya que se pudo evidenciar que la profesional desempeño el rol de coordinación y que así mismo realizó actividades relacionadas con el manejo de modelos financieros y análisis de informes financieros para el proyecto contrato de concesión INVIAS No. 250 de 2011 cuyo objeto consiste en "La concesión para operación explotación , organización y gestión total del servicio de recaudo de las tasas de peajes en las estaciones de peaje y la operación

de las estaciones de pesaje, que se encuentran a cargo del INVIAS" hecho que es evidente dentro de las funciones desglosadas en soporte laboral. Por lo tanto, no procede su observación.

3. Consorcio Conarcon&Capital

3.1. Ratificación informe de evaluación

En atención al documento del informe de evaluación publicado por la Entidad el día 5 de octubre de 2023, el CONSORCIO CONARCON & CAPITAL UPIT 30, en calidad de proponente del proceso de contratación de la referencia, nos permitimos hacer la siguiente observación:

Indica la entidad que los siguientes consorcios se encuentran rechazados: Consorcio Recaudo CVC, Unión Temporal Peajes 2023 y Consorcio Plan Transvial.

Respetuosamente solicitamos al comité evaluador de cara al informe de evaluación final mantener su decisión de rechazar a los proponentes que no allegaron dentro del término de traslado dispuesto por la entidad la documentación requerida para subsanar las carencias técnicas de sus ofertas.

En este sentido, los términos de referencia fueron categóricos en definir como causal de rechazo lo siguiente (págs. 27-28):

> 5. Cuando el Comité Evaluador haya solicitado presentar algún documento o subsanar o aclarar alguna información necesaria para el cumplimiento de los requisitos mínimos habilitantes y el Proponente NO aporte, subsane o aclare lo pertinente, en el término definido por el Comité Evaluador.

Así las cosas, la decisión de no subsanar por parte de los consorcios rechazados recae directamente bajo su responsabilidad ya que como los establecieron los términos de referencia era su deber subsanar o aclarar en debida forma los hallazgos del comité evaluador dentro del plazo establecido para tal fin.

Por otra parte, haciendo las investigaciones jurídicas pertinentes, constatamos que la entidad está en lo cierto respecto de su facultad para requerir soportes laborales que validen la acreditación de la experiencia general pues, en efecto, las normas en la materia establecen categóricamente que no es posible definir que la simple presentación de la tarjeta profesional

dote de legitimidad los años de experiencia de un profesional a partir de su fecha de expedición.

Así las cosas, nos permitimos ratificar los criterios de habilitación y rechazo emitidos por la Entidad, en consideración a que el comité evaluador blinda a la presente convocatoria de un yerro que contamine la adjudicación y aún más cuando la entidad se ha comprometido con el saneamiento de la evaluación de la presente convocatoria.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD:

Frente al documento presentado la entidad informa que la verificación realizada a los proponentes Consorcio Recaudo CVC, Unión Temporal Peajes 2023 y Consorcio Plan Transvial, publicada el día 5 de octubre se mantiene sin modificaciones.

3.2. Obs.InformeEvaluaciòn_ConsorcioUPIT
Frente a la propuesta de Consorcio UPIT PEAJES 030

1. DIRECTOR DE PROYECTO

Acorde a los requerimientos solicitados por la Entidad en la **Adenda No. 3** **(Pág. 3)**
para el Director de Proyecto

*"Experiencia específica: Mínimo de seis (6) años en **cargos o funciones de profesional del nivel ejecutivo y/o asesor y/o directivo y/o coordinador**, siempre y cuando se haya desempeñado en actividades relacionadas con ejecución de proyectos relacionados con Infraestructura de transporte, Infraestructura carretera, concesiones viales, finanzas del transporte, gerencia financiera proyectos de infraestructura, o gerencia de proyectos de infraestructura de transporte; y/o cálculo de tarifas de infraestructura de transporte público*" (Negrita fuera del texto)

Cantidad	Cargo	Perfil
1	Director/a de proyecto	Profesional de Núcleo básico del Conocimiento[1] de Administración, Contaduría Pública, Economía, Ingeniería Civil y Afines o Ingeniería Industrial y Afines, con matrícula profesional vigente. Además, acreditar título de especialista, maestría o doctorado en alguna de las siguientes áreas: Economía, Finanzas, Gerencia y/o administración de proyectos, y/o Gerencia de obras y/o Administración de Empresas y/o Ingeniería de transporte y/o tránsito. Experiencia general: **Mínimo diez (10) años de experiencia acumulada**, contados a partir de la expedición de la matricula profesional y/o tarjeta profesional y hasta la fecha de cierre del plazo del presente proceso de selección. Experiencia específica: **Mínimo de seis (6) años** en cargos o funciones de profesional del nivel ejecutivo y/o asesor y/o directivo y/o coordinador, siempre y cuando se haya desempeñado en actividades relacionadas con ejecución de proyectos relacionados con Infraestructura de transporte, Infraestructura carretera, concesiones viales, finanzas del transporte, gerencia financiera proyectos de infraestructura, o gerencia de proyectos de infraestructura de transporte; y/o cálculo de tarifas de infraestructura de transporte público.

Se evidencian las siguientes irregularidades dentro de la oferta del proponenteCONSORCIO UPIT Peajes 030:

1. **<u>Experiencia 5</u>** acorde al orden del informe de evaluación emitido por la Entidad(Pág.24):

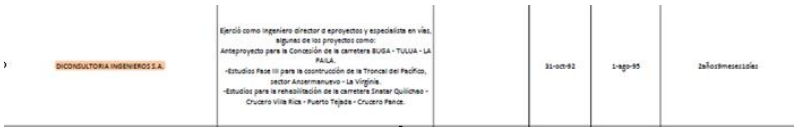
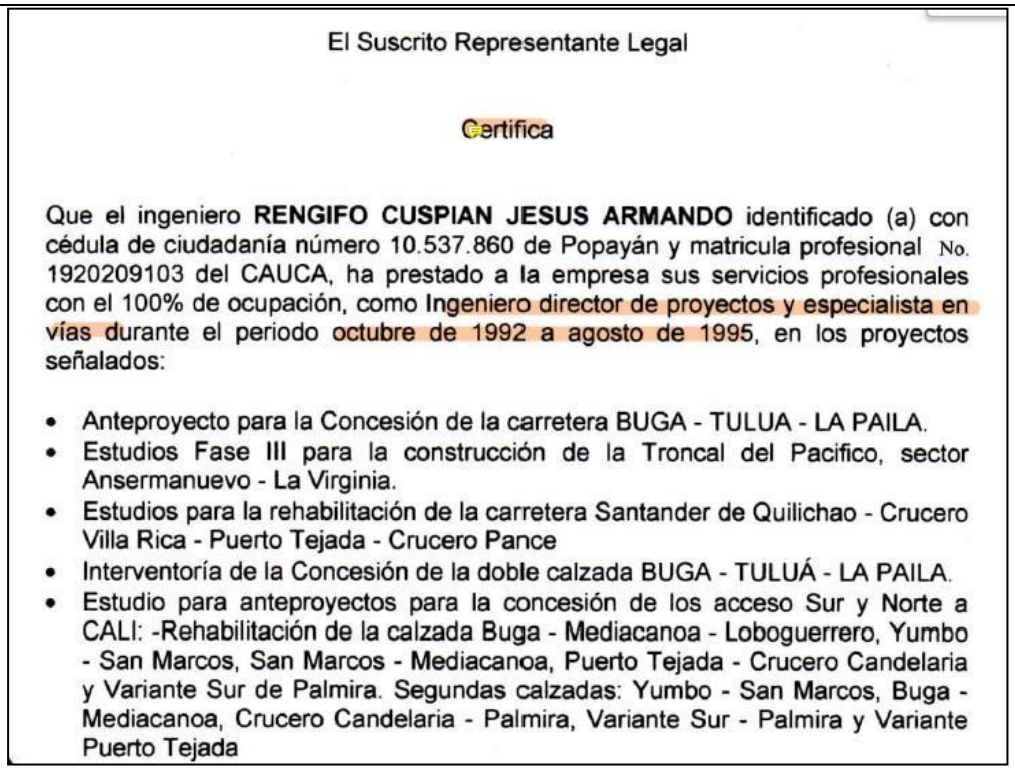


Ilustración 2: Experiencia 5 - Informe de evaluación. Pág. 24

Adicionalmente, teniendo en consideración la certificación presentada por eloferente dentro de la propuesta (Ver Ilustración 3):



El Suscrito Representante Legal

Certifica

Que el ingeniero **RENGIFO CUSPIAN JESUS ARMANDO** identificado (a) con cédula de ciudadanía número 10.537.860 de Popayán y matricula profesional No. 1920209103 del CAUCA, ha prestado a la empresa sus servicios profesionales con el 100% de ocupación, como Ingeniero director de proyectos y especialista en vías durante el periodo octubre de 1992 a agosto de 1995, en los proyectos señalados:

- Anteproyecto para la Concesión de la carretera BUGA - TULUA - LA PAILA.
- Estudios Fase III para la construcción de la Troncal del Pacifico, sector Ansermanuevo - La Virginia.
- Estudios para la rehabilitación de la carretera Santander de Quilichao - Crucero Villa Rica - Puerto Tejada - Crucero Pance
- Interventoría de la Concesión de la doble calzada BUGA - TULUÁ - LA PAILA.
- Estudio para anteproyectos para la concesión de los acceso Sur y Norte a CALI: -Rehabilitación de la calzada Buga - Mediacanoa - Loboguerrero, Yumbo - San Marcos, San Marcos - Mediacanoa, Puerto Tejada - Crucero Candelaria y Variante Sur de Palmira. Segundas calzadas: Yumbo - San Marcos, Buga - Mediacanoa, Crucero Candelaria - Palmira, Variante Sur - Palmira y Variante Puerto Tejada

Se puede evidenciar que el cargo certificado al profesional es de "Ingeniero director y especialista en vías", cargo que genera un vacío notable entre los cargos solicitados por la Entidad en la Adenda No. 3 mencionados anteriormente (cargos de profesional del nivel ejecutivo y/o asesor y/o directivo y/o coordinador), planteando dudas legitimas si la experiencia del profesional se ajusta al perfil solicitado para este proyecto en particular, teniendo en cuenta que no se proporcionan detalles claros acerca de en cuál de los proyectos relacionados en la certificación el profesional desempeño cada uno de los cargos mencionados, ni las duración de los mismos. Situación que hace imposible la validación exacta del periodo de tiempo que ejercicio el profesional cada uno de los cargos.

En vista de estas consideraciones, reafirmamos el criterio de la Entidad de calificar como **NO CUMPLE** la experiencia certificada por la Empresa Diconsultoría para el profesional JESÚS ARMANDO RENGIFO CUSPIÁN.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD:

En atención a su observación, y revisada nuevamente por la entidad la certificación expedida por el empleador Diconsultoría S.A., para el profesional Jesús Armando Rengifo Cuspián, se evidenció que la misma cumple, toda vez que, dicha certificación describe claramente el desempeño de un doble rol como Ingeniero Director de proyectos y especialista en vías, lo cual corresponde a los cargos y/o funciones de profesional del nivel ejecutivo y/o asesor y/o directivo y/o coordinador, solicitados en los requisitos de la adenda 3 para este perfil.

1. **<u>Experiencia 6</u>** acorde al orden del informe de evaluación emitido por la Entidad(Pág.24)



DICONSULTORIA LTDA y FALLA CHAMORRO & CIA S. en C.	Prestó sus servicios profesionales a la Inventoría del proyecto CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO INTEGRAL DE LA CARRETERA GIRARDOT - SANTAFE DE BOGOTÁ, ENTRE EL K0 Y EL K60 (INCLUYE VARIANTE DE GIRARDOT), Y ENTRE EL K60 Y SANTAFE DE BOGOTA.		9-ene-97	8-ene-99	2años0meses0días

Ilustración 4: Experiencia 6 - Informe de evaluación. Pág. 24

Adicionalmente, teniendo en consideración la certificación presentada por el oferente dentro de la propuesta (Ver Ilustración 5)



DICONSULTORIA LTDA.
NIT. 800.003.776-4

FALLA CHAMORRO & CIA S. en C.
NIT. 860.524.925-7

HACE CONSTAR :

Que el Ingeniero **JESÚS ARMANDO RENGIFO CUSPIAN,** con cédula de ciudadanía No. 10.537.860 de Popayán y matrícula profesional No.1.920.209.103 del Concejo Profesional de Ingeniería y Arquitectura del Cauca, ha prestado a laS Empresas en Unión Temporal sus servicios profesionales en la Interventoría del proyecto **CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO INTEGRAL DE LA CARRETERA GIRARDOT - SANTAFE DE BOGOTÁ, ENTRE EL K0 Y EL K60 (INCLUYE VARIANTE DE GIRARDOT), Y ENTRE EL K60 Y SANTAFE DE BOGOTA,** contrato Adjudicado por el Instituto Nacional de Vías, Valor Total del Proyecto $25.446.884.746, Longitud 134 kilómetros, Inició en enero 9 de 1997 y Finaliza en enero 8 de 1999, en calidad de Director Administrativo.

Se puede evidenciar que el cargo certificado al profesional es de "Director Administrativo", cargo que evidentemente se encuentra fuera del contexto delos cargos solicitados por la Entidad en la Adenda No. 3, (*cargos de profesionaldel nivel ejecutivo y/o asesor y/o directivo y/o coordinador*).

Es importante destacar que el cargo de Director Administrativo, si bien es relevante en la gestión administrativa de una organización, **<u>difiere sustancialmente en cuanto a las responsabilidades y habilidades</u>**

requeridas para el rol específico de Director de Proyecto. Esto, teniendo en cuenta que el rol de un Director Administrativo se enfoca en las operaciones yla gestión interna de la organización, mientras que el Director de Proyecto, especialmente en un estudio complejo como el propuesto, debe tener experiencia específica en la gestión y liderazgo de proyectos multidisciplinarios, lo que incluye habilidades en áreas como planificación estratégica, coordinación de equipos multidisciplinarios, gestión de recursos financieros, y toma de decisiones estratégicas para el éxito del proyecto.
Dada esta diferencia fundamental en las funciones y responsabilidades entre un Director Administrativo y un Director de Proyecto, es evidente que la experiencia en el cargo de **Director Administrativo no cumple con el perfil específico solicitado**. Motivo por el cual, reafirmamos el criterio de la Entidad de calificar como **NO CUMPLE** la experiencia certificada por la Empresa Diconsultoría y Falla Chamorro para el profesional JESÚS ARMANDO RENGIFO CUSPIÁN.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD:

En atención a su observación, y revisada nuevamente por la entidad la certificación expedida por el empleador Diconsultoría LTDA. y Falla Chamorro & CIA S. en C, para el profesional Jesús Armando Rengifo Cuspián, se evidenció que la misma cumple, toda vez que, dicha certificación describe claramente el desempeño del cargo como Director, lo cual corresponde a los cargos y/o funciones de profesional del nivel ejecutivo y/o asesor y/o directivo y/o coordinador, solicitados en los requisitos de la adenda 3 para este perfil.

1. **Experiencia 7** acorde al orden del informe de evaluación emitido por la Entidad(Pág.24)

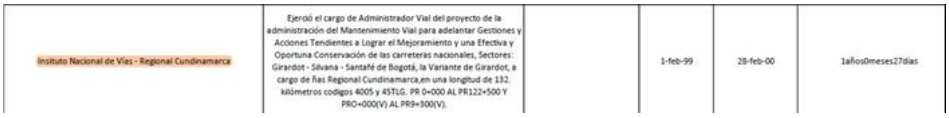
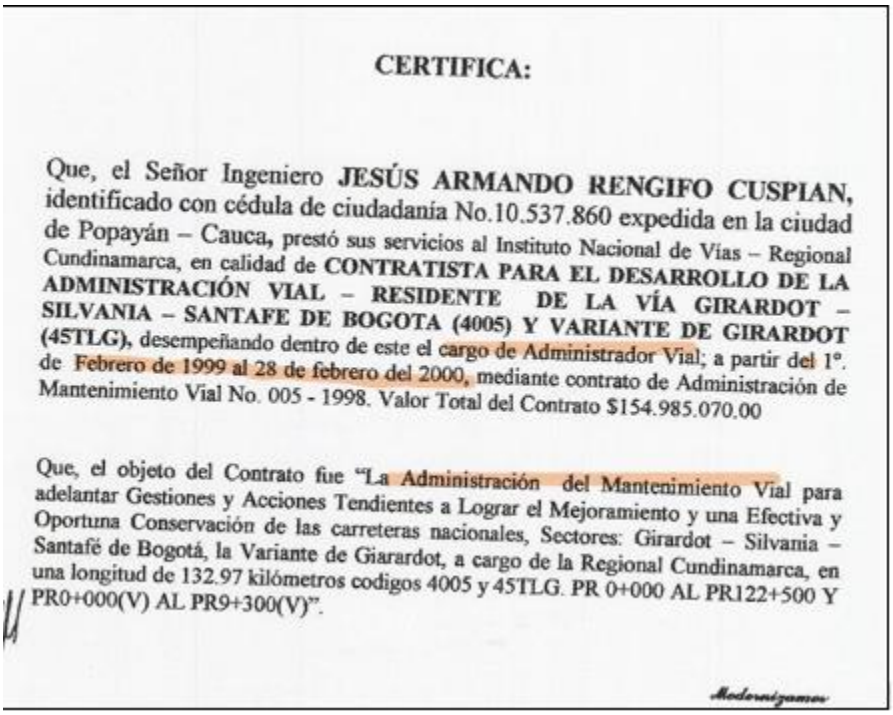


Ilustración 6: Experiencia 7 - Informe de evaluación. Pág. 24

Adicionalmente, teniendo en consideración la certificación presentada por eloferente dentro de la propuesta (Ver Ilustración

7).



CERTIFICA:

Que, el Señor Ingeniero **JESÚS ARMANDO RENGIFO CUSPIAN,** identificado con cédula de ciudadanía No.10.537.860 expedida en la ciudad de Popayán – Cauca, prestó sus servicios al Instituto Nacional de Vías – Regional Cundinamarca, en calidad de **CONTRATISTA PARA EL DESARROLLO DE LA ADMINISTRACIÓN VIAL – RESIDENTE DE LA VÍA GIRARDOT – SILVANIA – SANTAFE DE BOGOTA (4005) Y VARIANTE DE GIRARDOT (45TLG),** desempeñando dentro de este el cargo de Administrador Vial; a partir del 1°. de Febrero de 1999 al 28 de febrero del 2000, mediante contrato de Administración de Mantenimiento Vial No. 005 - 1998. Valor Total del Contrato $154.985.070.00

Que, el objeto del Contrato fue "La Administración del Mantenimiento Vial para adelantar Gestiones y Acciones Tendientes a Lograr el Mejoramiento y una Efectiva y Oportuna Conservación de las carreteras nacionales, Sectores: Girardot – Silvania – Santafé de Bogotá, la Variante de Giarardot, a cargo de la Regional Cundinamarca, en una longitud de 132.97 kilómetros codigos 4005 y 45TLG. PR 0+000 AL PR122+500 Y PR0+000(V) AL PR9+300(V)".

Se puede evidenciar que el cargo certificado al profesional es de "Administrador Víal", cargo que evidentemente no concuerda con los cargos solicitados por la Entidad en la Adenda No. 3, (*cargos de profesional del nivel ejecutivo y/o asesor y/o directivo y/o coordinador*).
Si bien se reconoce la importancia del rol de Administrador Vial en la gestión de infraestructuras viales, es crucial tener en cuenta que **un administrador vial no se encuentra a mismo nivel de jerarquía de un ejecutivo y/o asesor y/o directivo y/o coordinador**, sino que, como su nombre bien lo indica, es un cargo de nivel administrativo.

Adicionalmente, es crucial destacar las diferencias fundamentales entre las funciones del Administrador Vial y el rol específico de Director de Proyecto, mientras que el cargo de Administrador Vial **se centra en aspectos operativosy técnicos relacionados con la administración y mantenimiento de las carreteras**, el rol de Director de Proyecto en este contexto requiere habilidades especializadas en la gestión integral de proyectos complejos

En consideración de las responsabilidades y competencias entre un Administrador Vial y un Director de Proyecto en este contexto específico, es notorio que la experiencia en el cargo de Administrador Vial **NO CUMPLE** conlos requisitos

exigidos por la Entidad, motivo por el cual ratificamos el criterioemitido por la Entidad de **no considerar valida** la experiencia adquirida por el profesional JESÚS ARMANDO RENGIFO CUSPIÁ en el INVIAS – RegionalCundinamarca.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD:

En atención a su observación, la entidad informa que la certificación de experiencia 7, presentada por el Consorcio para validación de la experiencia del perfil propuesto como Director de proyectos no fue tenida en cuenta para acreditación de experiencia especifica; no obstante, esta certificación de acuerdo con las disposiciones contendidas en la Ley 909 de 2004, Decreto 785 de 2005 y el Decreto Ley 019 de 2012, acerca de la definición de experiencia general como : "la experiencia general o profesional, es aquella adquirida en el ejercicio de las actividades propias de una profesión o disciplina para el desempeño de un empleo, la cual se acreditará mediante la presentación de las constancias o certificaciones expedidas por la entidad donde el profesional preste o haya prestado sus servicios profesionales; para los Ingenieros la misma será la obtenida después del otorgamiento de la matricula profesional, en los términos de la ley 842 de 2003", si se tuvo en cuenta para acreditación de experiencia general del profesional.

1. **Experiencia 8** acorde al orden del informe de evaluación emitido por la Entidad(Pág.24)

Instituto Nacional de Vías - Territorial Cundinamarca	Ejerció como Director en el proyecto de La administración del mantenimiento vía para adelantar gestiones y accines tendientes a lograr el mejoramiento y una efectiva y oportuna conservación de las carreteras ancionales, sector Girardot - Silvana - Bogotá, PR 0 al PR 122+500 e intersección San Rafael, el portal - el antojo - puente real, paso por chipaque, paso por caqueza y variante de caqueza a cargo de la regional Cundicamarca.		2-jul-01	15-ago-04	3años1meses15días

Adicionalmente, teniendo en consideración la certificación presentada por eloferente dentro de la propuesta (Ver Ilustración 8).

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

DIRECCIÓN TERRITORIAL CUNDINAMARCA

El suscrito CARLOS ARTURO GALEANO MALAGON en su calidad de DIRECTOR TERRITORIAL CUNDINAMARCA – INVÍAS

CERTIFICA

Que JESUS ARMANDO RENGIFO CUSPIAN IDENTIFICADO CON C.C. No. 10.537.860, SUSCRIBIÓ EL CONTRATO DE CONSULTORIA No.0115 de 2001 con:
EL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – TERRITORIAL CUNDINAMARCA

Que el objeto contractual fue: LA ADMINISTRACION DEL MANTENIMIENTO VIAL PARA ADELANTAR GESTIONES Y ACCIONES TENDIENTES A LOGRAR EL MEJORAMIENTO Y UNA EFECTIVA Y OPORTUNA CONSERVACION DE LAS CARRETERAS NACIONALES, SECTOR GIRARDOT- SILVANIA - BOGOTA, PR 0 AL PR 122+500 E INTERSECCION SAN RAFAEL, EL PORTAL – EL ANTOJO – PUENTE REAL, PASO POR CHIPAQUE, PASO POR CAQUEZA Y VARIANTE DE CAQUEZA A CARGO DE LA REGIONAL CUNDINAMARCA.

Fecha de iniciación: 23 de Julio de 2001
FECHA DE TERMINACION: 15 de Agosto de 2004
Valor total del contrato $ 625.198.035.66

Que de acuerdo con las clasificaciones establecidas en el Decreto 4881 de 2008, el objeto contractual corresponde a la siguiente actividad y especialidad:

Actividad	Especialidad
2-Consultores	07-Transporte

Dado en Bogotá, a los 25 días del mes de Junio de 2010

Ilustración 9: Certificación INVIAS – Dirección Territorial Cundinamarca

Se puede evidenciar que, en dicha certificación, **NO** se acredita ningún tipo de cargo con el cual el profesional hubiera tenido relación en dicho proyecto, motivo por el cual es imposible verificar que la experiencia relacionada cumple con los requerimientos de la Entidad.

En consideración de lo anterior, reafirmamos el criterio de la Entidad de calificar como **NO CUMPLE** la experiencia certificada por el INVIAS – Dirección Territorial para el profesional JESÚS ARMANDO RENGIFO CUSPIÁN.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD:

En atención a su observación, la entidad informa que la certificación de experiencia 8, presentada por el Consorcio para validación de la experiencia del perfil propuesto como Director de proyectos

no fue tenida en cuenta para acreditación de experiencia especifica; no obstante, esta certificación, de acuerdo con las disposiciones contendidas en la Ley 909 de 2004, Decreto 785 de 2005 y el Decreto Ley 019 de 2012, acerca de la definición de experiencia general como : "la experiencia general o profesional, es aquella adquirida en el ejercicio de las actividades propias de una profesión o disciplina para el desempeño de un empleo, la cual se acreditará mediante la presentación de las constancias o certificaciones expedidas por la entidad donde el profesional preste o haya prestado sus servicios profesionales; para los Ingenieros la misma será la obtenida después del otorgamiento de la matricula profesional, en los términos de la ley 842 de 2003", si se tuvo en cuenta para acreditación de experiencia general del profesional.

2. **Experiencia 9** acorde al orden del informe de evaluación emitido por la Entidad(Pág.24)



Ilustración 10: Experiencia 9 - Informe de evaluación. Pág. 24

Adicionalmente, teniendo en consideración la certificación presentada por eloferente dentro de la propuesta (Ver Ilustración 11)



LA DIRECTORA DE GESTION HUMANA
DELA CONCESION AUTOPISTA BOGOTA –GIRARDOT
NIT. 830.143.442 – 7

GAO-HUM-CRT-1092

CERTIFICA:

Que el (la) señor (a) **RENGIFO CUSPIAN JESUS ARMANDO,** identificado (a) con cédula de ciudadanía No. 10.537.860, laboró para la Concesión desde el Primero (01) de Septiembre de 2005 hasta el Veintiséis (26) de Septiembre de 2008 con un contrato laboral a termino indefinido, desempeñando el cargo de **ADMINISTRADOR VIAL** con una asignación básica mensual de $4.052.000.

La presente certificación se expide a solicitud del interesado (a), a los Treinta (30) días del mes de Septiembre de dos mil ocho (2008).

XIMENA VICTORIA CORREDOR LOPEZ
Directora Gestión Humana

Se puede evidenciar que el cargo certificado al profesional es de "Administrador Víal", cargo que evidentemente no concuerda con los cargos solicitados por la Entidad en la Adenda No. 3, (cargos de profesional del nivel ejecutivo y/o asesor y/o directivo y/o coordinador) anteriormente mencionados.

Como se mencionó previamente, si bien se reconoce la importancia del rol de Administrador Vial en la gestión de infraestructuras viales, es crucial tener encuenta que un administrador vial no se encuentra a mismo nivel de jerarquía de un ejecutivo y/o asesor y/o directivo y/o coordinador, sino que como su nombre lo indica, es un cargo de nivel administrativo.

Adicionalmente, es crucial destacar las diferencias fundamentales entre las funciones del Administrador Vial y el rol específico de Director de Proyecto, mientras que el cargo de Administrador Vial **se centra en aspectos operativosy técnicos relacionados con la administración y mantenimiento de las carreteras**, el rol de Director de Proyecto en este contexto requiere habilidades especializadas en la gestión integral de proyectos complejos

En consideración de las responsabilidades y competencias entre un Administrador Vial y un Director de Proyecto en este contexto específico, es notorio que la experiencia en el cargo de Administrador Vial **NO CUMPLE** con los requisitos exigidos por la Entidad, motivo por el cual ratificamos el criterio emitido por la Entidad de no considerar valida la experiencia adquirida por el profesional JESÚS ARMANDO RENGIFO CUSPIÁ en el INVIAS – Regional Cundinamarca.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD:

En atención a su observación, la entidad informa que la certificación de experiencia 9, presentada por el Consorcio para validación de la experiencia del perfil propuesto como Director de proyectos no fue tenida en cuenta para acreditación de experiencia especifica; no obstante, esta certificación, de acuerdo con las disposiciones contendidas en la Ley 909 de 2004, Decreto 785 de 2005 y el Decreto Ley 019 de 2012, acerca de la definición de experiencia general como : "la experiencia general o profesional, es aquella adquirida en el ejercicio de las actividades propias de una profesión o disciplina para el desempeño de un empleo, la cual se acreditará mediante la presentación de las constancias o certificaciones expedidas por la entidad donde el profesional preste o haya prestado sus servicios profesionales; para los Ingenieros la misma será la obtenida después del otorgamiento de la matricula profesional, en los términos de la ley 842 de 2003", si se tuvo en cuenta para acreditación de experiencia general del profesional.

1. EXPERTO FINANCIERO

En el segundo informe de evaluación la entidad califica como CUMPLE el soporte laboral de la compañía SP Asociados presentado para la de experiencia habilitante del Experto Financiero. Lo anterior desacredita lo dispuesto por el legislador mediante la Ley 842 de 2003 "por la que se define y se regula el ejercicio de la ingeniería"

Una vez revisados los soportes que integran el perfil técnico del experto financiero Germán Antonio Sierra Vásquez, se encuentra que la entidad está calificando como cumple un soporte de experiencia profesional adquirido antes de la fecha de expedición de la tarjeta profesional de este ingeniero, esto es el 19 de enero de 2012.

Como es posible evidenciar en el Diploma de pregrado del profesional, éste adquirió su título como Ingeniero Industrial el 20 de diciembre de 2001. En este sentido, considerando que con la expedición de la Ley 842 de 2003 se reguló la obligatoriedad de la tarjeta profesional para el ejercicio de la ingeniería, el señor Germán Antonio Sierra estaba en el deber de gestionar su trámite para la obtención la matrícula que le permitiría ejercer su profesión.

Así la cosas, considerando que la expedición del documento fue en el año 2012, y evidenciando que la fecha de inicio de la certificación es el 2 de diciembre de 2010 (es decir dos años antes de la gestión del documento profesional) amablemente instamos al comité a no tomar en consideración el tiempo acreditado en dicho soporte que va desde el 2/12/2010 hasta el 18/01/2012. Por lo tanto, instamos de manera respetuosa al comité estrictamente contabilizar la experiencia del Ingeniero Sierra en la Empresa SPS Asociados desde el 19/01/2012 hasta el 5/11/2014

Realizamos cordialmente esta petición al evaluador considerando que el Pliego de Condiciones Definitivo de un proceso no puede contradecir las disposiciones y regulaciones que el legislador ya ha efectuado en materia. De esta manera, en la ley 842 de 2003 se ha mostrado con claridad la necesidad de este documento para ejercer su profesión como Ingeniero Industrial.

Por lo anterior, reiteramos a la entidad nuestra postura frente a la evaluación realizada al Experto Financiero, entendiendo que el soporte no cumple con los perceptos que la norma ha dictado para las carreras reguladas por la Ley 842 de 2003.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD:

En atención a su observación, y de acuerdo con la verificación realizada por la entidad frente a la evaluación de la experiencia del Experto Financiero propuesto por el Consorcio Upit peajes 030, se procedió a realizar la modificación en la evaluación técnica del profesional, lo anterior, teniendo en cuenta lo indicado en los términos de referencia numeral 11.1.2.1.2 Requisitos mínimos del equipo como requisito habilitante - Formato N°8, referente a lo dispuesto en la ley 842 de 2003, articulo 12. "*EXPERIENCIA PROFESIONAL. Para efectos del ejercicio, de la ingeniería o de alguna de sus profesiones afines o auxiliares, la experiencia profesional solo se computará o del certificado de inscripción profesional, respectivamente*".

Para un mayor detalle de la verificación adelantada por la entidad al ejercicio de los requisitos, el proponente puede dirigirse al anexo de informe de evaluación técnica.

3.3. Observa Exp.Adi.Prop - Criterio A

Respecto de nuestra oferta Experiencia del Proponente (Categoría A):

1. **Indica la entidad que el contrato de orden No. 04 (637 de 2016) aportado en nuestra oferta no cumple porque se encuentra asociado a un estudio para una concesión aeroportuaria; lo cual no cumple la experiencia requerida en la Adenda 3.**

   Respuesta aclaratoria: Al respecto, respetuosamente solicitamos al comité evaluador reformular su postura frente a este contrato, pues este se ajusta diametralmente a las exigencias de los términos de referencia y Adenda 3; a saber:

> **Categoría A:** Estructuración y/o evaluación financiera y/o técnica y/o jurídica-legal para proyectos de concesiones viales para el orden nacional y/o departamental; y/o estudios y/o estructuración de modelos financieros y/o técnicos y/o jurídicos-legal para cálculo de la tasa de peajes a través de asociaciones público-privadas o a cargo de la Nación o los departamentos; y/o estudios y/o consultorías relacionados con la estimación técnica y/o jurídica-legal y/o financiera de tarifas de transporte público que incluyan remuneración del componente de infraestructura de transporte.

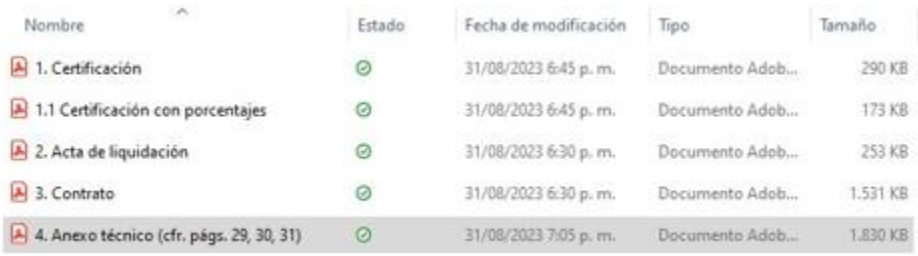
   En este sentido, el **Contrato 637 de 2016** suscrito con la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, tanto en su objeto como alcance, es concomitante a los requerimientos de la

Categoría A, acogiéndonos al siguiente resaltado:

Categoría A: Estructuración y/o evaluación financiera y/o técnica y/o jurídica-legal para proyectos de concesiones viales para el orden nacional y/o departamental; y/o estudios y/o estructuración de modelos financieros y/o técnicos y/o jurídicos-legal para cálculo de la tasa de peajes a través de asociaciones público-privadas o a cargo de la Nación o los departamentos; y/o estudios y/o consultorías relacionados con la estimación técnica y/o jurídica-legal y/o financiera de tarifas de transporte público que incluyan remuneración del componente de infraestructura de transporte.

Para acreditar lo anterior, aportamos el Anexo Técnico del contrato el que se evidencia que dentro de esta estructuración integral se efectuó un componente de **cálculo de tasa de peajes**, pues el contrato no se relaciona exclusivamente con infraestructura aeroportuaria, como lo asegura el evaluador, pues también detenta un **componente vial** para el cual se elaboraron dichos estudios de cálculo de tasa de peajes en el marco de la estructuración del modelo financiero del proyecto.

Para facilidad de la entidad en la evaluación, aportamos dentro de nuestra oferta un **archivo PDF denominado "*Anexo Técnico*"** con las páginas en las cuales el comité evaluador podía confrontar el alcance técnico en comento, en cual queda claro que más allá del módulo aeroportuario, el proyecto consideró un componente **eminentemente vial** a través del cual se elaboraron los estudios para el calculo de tasa de peajes.



Nombre	Estado	Fecha de modificación	Tipo	Tamaño
1. Certificación	✓	31/08/2023 6:45 p. m.	Documento Adob...	290 KB
1.1 Certificación con porcentajes	✓	31/08/2023 6:45 p. m.	Documento Adob...	173 KB
2. Acta de liquidación	✓	31/08/2023 6:30 p. m.	Documento Adob...	253 KB
3. Contrato	✓	31/08/2023 6:30 p. m.	Documento Adob...	1.531 KB
4. Anexo técnico (cfr. págs. 29, 30, 31)	✓	31/08/2023 7:05 p. m.	Documento Adob...	1.830 KB

Página 28:

El C.E deberá presentar el Plan de Intervenciones dividiéndolo en dos (2), uno con las intervenciones relacionadas exclusivamente con el Proyecto Infraestructura EID II que deberá contener como mínimo las carreteras de conexión del terminal aéreo con la Avenida / Calle 80, la vía Facatativá – El Rosal y la Avenida / Calle 13 y el otro con las intervenciones sobre los corredores viales existentes Avenida / Calle 13, Avenida / Calle 80 y vía Facatativá – El Rosal.

DAl respecto, la entidad puede verificar los siguientes alcances que constatan el cumplimiento de los derroteros de la Categoría A:

Página 29:

- El C.E deberá estudiar la capacidad de las intersecciones que se verán impactadas o las nuevas que se generen con las vías existentes, las conclusiones del estudio deberán incluir como mínimo un cuadro resumen que contenga las siguientes columnas: intersección, situación actual, situación propuesta (año base), situación futura especificando obras requeridas y año de implementación. Si se proponen intersecciones semaforizadas especificar como se solucionan los giros izquierdos en cada cado. En las soluciones a desnivel especificar movimientos de solución de orejas y conectantes. Igualmente, en las intersecciones que no se modifiquen, especificar como son solucionados todos los movimientos en la situación con proyecto.
- A partir del modelo diseñado, realizar las proyecciones de tráfico e ingresos de peaje considerando: valores actuales de peaje y posibles ajustes; localización actual de peajes y posibles nuevas localizaciones; evaluación de la competencia (vías alternativas; competencia con otros medios de transporte como trenes de carga, trenes de pasajeros u otros sistemas de transporte). El análisis deberá considerar un escenario base y sensibilidades.
- Evaluación de la localización de los peajes actuales y de nuevos peajes, en el caso de requerirse.

Página 30:

4.1.1.3.8 Entregable FASE I

Los productos que deberá entregar el C. E, en la Fase I de la consultoría se presentan en cada numeral, sin embargo, las recomendaciones generales son las siguientes:

- Entrega de un Informe final, en formato físico y digital, de los Estudios Tarifario y de tráfico Aeroportuario, tránsitos Carretero y Férreos, con sus respectivos anexos.
- Entrega de un informe ejecutivo, en formato físico y digital, donde se presente de manera clara, específica y resumida los aspectos más relevantes de los estudios realizados, con sus correspondientes conclusiones y recomendaciones.
- Los estudios de tránsito deberán tener una representación esquemática, en planos a escala conveniente, de todo aquello que ayude a interpretar fácilmente lo descrito en el informe, como son: Las asignaciones del tránsito sobre la red vial, ordenamiento vial, inventarios de infraestructura vial, de transporte y de señalización, puntos críticos y propuestas de soluciones.
- Se deberán anexar en medio impreso los datos más relevantes de los procesos de modelación, con los datos de entrada y de salida, así como los archivos en medio magnéticos que contengan toda la información.
- Para la entrega final de los estudios de tránsito, se deben incluir en archivo magnético las bases de datos configuradas, de acuerdo a la metodología propuesta por el Consultor Integral, los esquemas: situación actual, situación propuesta, planes de circulación, el texto de documento, todos los anexos y los archivos que permitan reproducir los procesos de simulación adelantados en desarrollo del estudio. Las bases del modelo utilizado y su respectivo manual de usuario.

Página 31

4.1.1.3.8.3 Entregable – Tránsito Carretero

Un informe y presentación que evidencie como resultado de los estudios de tránsito, que contenta como mínimo lo siguiente y resultado de lo solicitado en los numerales anteriores:

1. Se espera disponer de un análisis de la capacidad y niveles de servicio en el escenario futuro con el proyecto EDII y demás intervenciones carreteras previstas de tal manera que se identifiquen soluciones (ampliaciones, mejoramientos, etc.) dado el aumento de tráfico en las conexiones viales actuales como consecuencia de la implantación del nuevo aeropuerto y como resultado, conocer cual o cuales son las obras requeridas para mitigar dicho impacto.
2. Se debe disponer de un análisis de tarifas de peaje como resultado de los estudios y que reflejen la disponibilidad a apagar por parte de usuarios, de llegase a ser requerido.
3. Para todos los análisis el consultor deberá presentar por escrito la metodología empleada con el desarrollo numérico de la aplicación de dicha metodología, que se evidencie los parámetros de entrada, los cálculos y su formulación, como los resultados en formatos abiertos y editables.

Así las cosas, respetuosamente solicitamos a la entidad calificar como "**cumple**" este contrato de **orden no. 04**, comoquiera que es evidente que dentro del proyecto se ejecutaron las actividades requeridas en los términos de referencia para acreditar en debida forma la Categoría A, pues textualmente se evidencian los estudios para el cálculo de tasa de peaje.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD:

En atención a su observación, la entidad revisó nuevamente la totalidad de los documentos allegados con su propuesta identificando que se encuentra el documento "Anexo Técnico" del contrato de orden No. 04 (637 de 2016), del cual se pudo verificar en las páginas 28, 29, 30, y 31 que dicho contrato tuvo un componente vial para el cual se elaboraron estudios de cálculo de tasa de peajes, y por lo tanto, esta experiencia cumple con los requerimientos de la experiencia requerida en la categoría A, frente a estudios y/o estructuración de modelos financieros y/o técnicos y/o jurídicos-legal para cálculo de la tasa de peajes a través de asociaciones público-privadas o a cargo de la Nación o los departamentos. Por lo tanto, el comité evaluador tendrá en cuenta esta experiencia para asignación de puntaje, situación que se verá reflejada en la evaluación definitiva del proponente.

3.4. Observa Exp.Adi.Prop - Criterio B.

Según el documento del Informe de Evaluación para la Experiencia Adicional del proponente, en la página 70 y 71 del documento, en relación para nuestros proyectos 11, 12, 16, 17, y 20 (Categoría B), la Entidad menciona que para dichos proyectos lo siguiente:

> *"No se evidencian actividades asociadas a:"Elaboración de estudios socioeconómicos y/o de tránsito y/o tráfico para la instalación y/o evaluación y/o planeación de estaciones de peaje*"

Queremos solicitar a la Entidad a acogerse al capítulo 8.1.15 (Pág. 27, Términos de Referencia Definitivos), en donde la UPIT manifiesta que puede acudir **para la validación de las experiencias a las fuentes, personas, empresas, entidades estatales o aquellos medios que considere necesarios para el cumplimiento de dicha verificación**.

8.1.15 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.

Ilustración 1. Capítulo 8.1.15 Términos de Referencia. Pag 27.

Con base a lo anterior, solicitamos a la UPIT remitirse al Manual oficial de la ANI "METODOLOGÍA OPERACIÓN ESTADÍSTICA DE TRÁFICO Y RECAUDO DEL MODO CARRETERO", Código: SEPG-M-006,
Versión: 001, Fecha: 06/08/2019, en donde la Entidad expone la metodología que usa dicha agencia para la operación estadísticas **de tráfico y recaudo del modo carretero para la Nación. Importante** mencionar que esto **solo tiene un fin ACLARATORIO**, ya que hemos notado que la Entidad ha evaluado la experiencia **erróneamente desde una visión técnica, y desconoce algunos conceptos en la evaluación.**

Este documento será adjuntado en el presente oficio de observaciones y también puede ser encontrado en el siguiente link de la página oficial de la ANI.

Link: https://www.ani.gov.co/sites/default/files/sig//sepg-m-006_metodologia_operacion_estadistica_trafico_y_recaudo_modo_carretero_v1.pdf

Esto cobra especial relevancia, ya que, como se explicará más adelante por proyecto, los proyectos acreditados para la Categoría B por nuestro Consorcio están bajo la responsabilidad de la ANI. Por ende, este documento reviste gran importancia, dado

que la ANI misma establece la referencia sobre cómo deben plantearse los estudios estadísticos de tráfico y recaudo (ingresos) para las infraestructuras de transporte carretero.

Cabe recordar que para la categoría B la Entidad solicita:

> Categoría B:"Elaboración de **estudios** socioeconómicos y/o de tránsito y/o **tráfico** para la instalación y/o **evaluación** y/o planeación **de estaciones de peaje**"

Debido a que la UPIT solicita **estudios de tráfico para la evaluación de estaciones de peajes (Concesiones),** es crucial seguir este documento como guía, ya que la ANI expone la metodología que se debe seguir para llevar a cabo dichos estudios.

En primer lugar, como se observa en la página 4 del manual de la ANI (Ilustración 2), **la estimación de tráfico y recaudo (ingresos),** se determina mediante el análisis del **tráfico vehicular** y las tarifas generadas por las **estaciones de peaje** por las **categorías vehiculares** que transitan por la infraestructura de carreteras.

ANI Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		**Código:** SEPG-M-006
	PROCESO	SISTEMA ESTRATÉGICO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN	**Versión:** 001
	MANUAL	METODOLOGÍA OPERACIÓN ESTADÍSTICA DE TRÁFICO Y RECAUDO DEL MODO CARRETERO	**Fecha:** 06/08/2019

PRESENTACIÓN

La Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, es una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrita al Ministerio de Transporte que tiene como misión desarrollar la infraestructura del país a través de Asociaciones Publico Privadas, para generar conectividad servicios y calidad y desarrollo sostenible.

Para ello cuenta con la operación estadística basada en el registro administrativo de tráfico y recaudo del modo carretero, la cual consolida la información relacionada con las tarifas, tráfico vehicular y el correspondiente recaudo generado por estación de peaje, según las categorías de vehículos que transitan por cada concesión adjudicada por la ANI en las principales carreteras del país; el recaudo es el resultado del producto entre la tarifa de acuerdo a la categoría del vehículo (obligación por el uso de la infraestructura) y el número de vehículos que pasan por las estaciones de peaje obligados a pagar, incluidos los evasores y los vehículos de operación.

Ilustración 2. ANI. Manual para METODOLOGÍA OPERACIÓN ESTADÍSTICA DE TRÁFICO Y RECAUDO DEL MODO CARRETERO, pág 4

> *"…operación estadística basada en el registro administrativo de **tráfico y recaudo** del **modo carretero,** la cual consolida la información relacionada con las **tarifas**, **tráfico vehicular** y el correspondiente **recaudo** generado por*

***estación de peaje**, según las **categorías de vehículos** que transitan por cada **concesión** adjudicada por la ANI en las principales carreteras del país"*

Ahora bien, como lo explica la ANI de manera **clara y taxativa**, la **estimación de ingresos (recaudo)** se realiza mediante la interacción entre la **estimación demanda de tráfico (modelo)** y las tarifas recaudadas en **las estaciones de peajes** para las distintas categorías de vehículos que transitan por carretera.

Ahora bien, después de haber dado el contexto de como se deben realizar los estudios de tráfico y recaudo (ingresos) para las infraestructuras de transporte carretero a cargo de la ANI, nos permitimos hacer las observaciones de cada uno de los siguientes proyectos:

1. **Proyecto 11**. **Objeto:** Elaborar un estudio técnico que permita actualizar los pronósticos de demanda e ingresos para el grupo de concesiones viales del Occidente de Bogotá: Concesión Sabana de Occidente, Concesiones CCFC S.A y Concesionaria Panamericana S.A. **Entidad**: Concesiones CCFC S.A.

Como se detalla en el manual de la ANI en la página 35 (Ilustración 3), la **concesión de CCFC**, que fue nuestro cliente, está bajo la supervisión de la ANI, y los **peajes** asociados a esta infraestructura son:

- Río Bogotá (CCFC)

Corzo (CCFC)

FONTIBON - FACATATIVA - LOS ALPES - CONCESIONARIO: CONCESIONES CCFC S.A. - CTO. CONCESION No. 937/1995	
BOGOTÁ (FONTIBÓN) - FACATATIVA - LOS ALPES	RÍO BOGOTÁ
	CORZO

Ilustración 3. Manual ANI. Concesión CCFC a cargo de la ANI (peajes). Pág. 35.

En referencia al proyecto 11, respaldado por el documento " 6.CCFC_EstudioTecnico_Mar2012.pdf" en nuestra oferta, es importante destacar que desde el objeto del contrato se detalla que llevamos a cabo el **estudio** para actualizar los pronósticos de **tráfico (demanda) e ingresos** de la Concesión CCFC S.A.

Objeto del contrato:	Elaborar un estudio técnico que permita **actualizar** los pronósticos de demanda e ingresos para el grupo de concesiones viales del Occidente de Bogotá: Concesión Sabana de Occidente, Concesiones CCFC S.A y Concesionaria Panamericana S.A.

Ilustración 4. Objeto de Contrato. 6.CCFC_EstudioTecnico_Mar2012.pdf. Pag.1

*"Elaborar un **estudio técnico** que permita actualizarlos **pronósticos de demanda e ingresos** para el grupo de **concesiones** viales del Occidente de Bogotá: Concesión Sabana de Occidente, **Concesiones CCFC S.A** y Concesionaria Panamericana S.A."*

Además, las actividades detalladas en la certificación incluyen la aplicación de un **modelo de proyección de demanda futura** para diversas **categorías vehiculares** y la **evaluación de escenarios de operación futura.**

- Modelo de proyección de la demanda futura
  - ✓ Demanda de automóviles
  - ✓ Demanda de vehículos del transporte de carga
  - ✓ Demanda de vehículos asociada a la operación del ODL
- Simulación y evaluación de escenarios de operación futura

Ilustración 5. Actividades realizadas... 6.CCFC_EstudioTecnico_Mar2012.pdf. Pag.1 y 2

"Modelo de proyección de la demanda futura

- ✓ *Demanda de automóviles*
- ✓ *Demanda de vehículos del transporte de carga*
- ✓ *Demanda de vehículos asociados a la operación de la ODL*

** **Simulación y evaluación de escenarios de operación futura**. "*

Ahora bien la entidad solicita:

Categoría B:"Elaboración de **estudios** socioeconómicos y/o de tránsito y/o **tráfico** para la instalación y/o **evaluación** y/o planeación **de estaciones de peaje**"

Como se mencionó anteriormente en el Manual de la ANI, para hacer la **estimación de ingresos** (recaudo) se realiza mediante la interacción entre la **estimación demanda de tráfico (modelo)** y las tarifas recaudadas en los **peajes** para las distintas **categorías de vehículos** que transitan por carretera.

Para ello cuenta con la operación estadística basada en el registro administrativo de tráfico y recaudo del modo carretero, la cual consolida la información relacionada con las tarifas, tráfico vehicular y el correspondiente recaudo generado por estación de peaje, según las categorías de vehículos que transitan por cada concesión adjudicada por la ANI en las principales carreteras del país; el recaudo es el resultado del producto entre la tarifa de acuerdo a la categoría del vehículo (obligación por el uso de la infraestructura) y el número de vehículos que pasan por las estaciones de peaje obligados a pagar, incluidos los evasores y los vehículos de operación.

Ilustración 6. ANI. Manual para METODOLOGÍA OPERACIÓN ESTADÍSTICA DE TRÁFICO Y RECAUDO DEL MODO CARRETERO, pág 4

Por lo tanto como se muestran anteriormente en la certificación, para este proyecto se realizó la estimación de **demanda de tráfico** e **ingresos** para la **Concesión CCFC S.A**., que según la misma ANI, comprenden **los peajes Río Bogotá y Corzo**; y adicionalmente, dentro de las actividades realizadas se hizo el **modelo de proyección de demanda futura** para los distintas categorías vehiculares y adicionalmente una **evaluación** de dichos escenarios en operación futura. **Todo esto como se muestra en la misma certificación.**

Por tal motivo, el certificado muestra de manera **clara y taxativa** que se realizó un **estudio de pronóstico de tráfico (demanda) e ingresos para la evaluación de las estaciones de peajes de la concesión CCFC S.A.S en sus estaciones de peajes.**

Por lo tanto, solicitamos comedidamente a la Entidad **VALER esta experiencia** para la Categoría B ya que cumple con la *"Elaboración de **estudios** socioeconómicos y/o de tránsito y/o **tráfico** para la instalación y/o **evaluación** y/o planeación **de estaciones de peaje**"*

1. **Proyecto 12**. **Objeto:** Estudio Técnico que permita estimar pronósticos de demanda e ingresos para el Grupo de concesiones viales del Occidente de Bogotá: Concesión Sabana de Occidente, Concesiones CCFC S.A. y Concesionaria Panamericana S.A. **Entidad**: Concesiones CCFC S.A.

Es crucial señalar a la Entidad que **esta experiencia es diferente de la anterior**, ya que se trata de un **contrato independiente**, con un periodo y condiciones distintas, además de contar con su propia **certificación independiente**.

Como se detalla en el manual de la ANI en la página 35 (Ilustración 7), la **concesión de CCFC**, que fue nuestro cliente, está bajo la supervisión de la ANI, y **los peajes** asociados a esta infraestructura son:

- Río Bogotá (CCFC)
- Corzo (CCFC)

FONTIBON - FACATATIVA - LOS ALPES - CONCESIONARIO: CONCESIONES CCFC S.A. - CTO. CONCESION No. 937/1995	
BOGOTÁ (FONTIBÓN) - FACATATIVA - LOS ALPES	RÍO BOGOTÁ
	CORZO

Ilustración 7. Manual ANI. Concesión CCFC a cargo de la ANI (peajes). Pág. 35.

En referencia al proyecto 11, respaldado por el documento "9.CCFC_EstudioDemanda_Sept2010.pdf" en nuestra oferta, es importante destacar que desde el objeto del contrato se detalla que llevamos a cabo el estudio para **estimar** la demanda de **tráfico** e **ingresos** de la Concesión CCFC S.A.

Objeto del contrato:	Elaborar un estudio técnico que permita estimar los pronósticos de demanda e ingresos para el grupo de concesiones viales del Occidente de Bogotá: Concesión Sabana de Occidente, Concesiones CCFC S.A y Concesionaria Panamericana S.A.

Ilustración 8. Objeto de Contrato. 9.CCFC_EstudioDemanda_Sept2010.pdf. Pag.1

> *"Elaborar un **estudio técnico** que permita **estimar** los **pronósticos de demanda e ingresos** para el grupo de **concesiones** viales del Occidente de Bogotá: Concesión Sabana de Occidente, **Concesiones CCFC S.A** y Concesionaria Panamericana S.A."*

Además, las actividades detalladas en la certificación incluyen la aplicación de un **modelo de** proyección de demanda futura para diversas categorías vehiculares y la evaluación de escenarios de operación futura.

- Modelo de proyección de la demanda futura
  - ✓ Demanda de automóviles
  - ✓ Demanda de vehículos del transporte de carga
  - ✓ Demanda de vehículos asociada a la operación del ODL
- Simulación y evaluación de escenarios de operación futura

Ilustración 9. Objeto de Contrato. 9.CCFC_EstudioDemanda_Sept2010.pdf. Pag. 1 y 2

> "* Modelo de proyección de la demanda futura
>
> - ✓ *Demanda de automóviles*
> - ✓ *Demanda de vehículos del transporte de carga*
> - ✓ *Demanda de vehículos asociados a la operación de la ODL*
>
> * Simulación y evaluación de escenarios de operación futura. "

Ahora bien la entidad solicita:

> Categoría B:"Elaboración de **estudios** socioeconómicos y/o de tránsito y/o **tráfico** para la instalación y/o **evaluación** y/o planeación **de estaciones de peaje**"

Como se mencionó anteriormente en el Manual de la ANI, para hacer la **estimación de ingresos** (recaudo) se realiza mediante la interacción entre la **estimación demanda de tráfico (modelo)** y las tarifas recaudadas en los **peajes** para las distintas categorías de vehículos que transitan por carretera.

> Para ello cuenta con la operación estadística basada en el registro administrativo de tráfico y recaudo del modo carretero, la cual consolida la información relacionada con las tarifas, tráfico vehicular y el correspondiente recaudo generado por estación de peaje, según las categorías de vehículos que transitan por cada concesión adjudicada por la ANI en las principales carreteras del país; el recaudo es el resultado del producto entre la tarifa de acuerdo a la categoría del vehículo (obligación por el uso de la infraestructura) y el número de vehículos que pasan por las estaciones de peaje obligados a pagar, incluidos los evasores y los vehículos de operación.

Ilustración 10. ANI. Manual para METODOLOGÍA OPERACIÓN ESTADÍSTICA DE TRÁFICO Y RECAUDO DEL MODO CARRETERO, pág 4

Por lo tanto como se muestran anteriormente en la certificación, para este proyecto se realizó la estimación de **demanda de tráfico** e ingresos para la **Concesión CCFC S.A**., que según la misma ANI, comprenden **los peajes Río Bogotá y Corzo**; y adicionalmente, dentro de las actividades realizadas se hizo el **modelo de proyección de demanda futura** para los distintas categorías vehiculares y adicionalmente una **evaluación** de dichos escenarios de operación futura. **Todo esto como se muestra en la misma certificación.**

Por tal motivo, el certificado muestra de manera **clara y taxativa** que se realizó un **estudio de pronóstico de tráfico (demanda) e ingresos para la evaluación de las estaciones de peajes de la concesión CCFC S.A.S en sus estaciones de peajes.**

Por lo tanto, solicitamos comedidamente a la Entidad **VALER esta experiencia** para la Categoría B ya que cumple con la *"Elaboración de **estudios** socioeconómicos y/o de tránsito y/o **tráfico** para la instalación y/o **evaluación** y/o planeación **de estaciones de peaje**"*

1. **Proyecto 16**. **Objeto:** Realizar estudios de Trafico en el corredor vial Buga – Buenaventura para el contrato de Consultoría No.490 de 2017 del 27 de Noviembre de 2017 firmado entre la Agencia Nacional de infraestructura (ANI) y el Consorcio estructuración ICEACSA BONUS. **Entidad:** CONSORCIO ESTRUCTURACIÓN ICEACSA BONUS

En referencia al proyecto 16, respaldado por el documento "63.BonusIceacsa_BugaBuenaventura_Mar2020.pdf" en nuestra oferta, es importante destacar que desde el objeto del contrato se detalla que llevamos a cabo el **estudio** de **tráfico** para el contrato No. 490 de 2017 (**Contrato con la ANI**) para el corredor vial **Buga – Buenaventura.**

Objeto del Contrato:

Realizar estudios de Tráfico en el corredor vial Buga – Buenaventura del contrato de Consultoría No. 490 de 2017 del 27 de noviembre de 2017

Ahora bien, según la resolución **0001970 de 2016 del Ministerio de Transporte**; el cual será adjuntado en este oficio, dicho Ministerio menciona para el proyecto **Buga – Buenaventura** las **estaciones de peajes son Cisneros y Calima**, ver siguientes imágenes:

NIT.899.999.055-4

RESOLUCIÓN NÚMERO **DE 2016**

0001970

19 MAY 2016

"Por la cual se emite Concepto vinculante previo al establecimiento de una estación de peaje denominada CALIMA, se reubica la estación LOBOGUERRERO y se cambia su denominación por el de CISNEROS y se establecen las tarifas a cobrar en las estaciones de peaje CISNEROS Y CALIMA, y se dictan otras disposiciones"

Ilustración 11. Resolución 0001970 de 2016 del Ministerio de Transporte. Pág. 1

Que el proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada denominado "IP VIA AL PUERTO", tiene como propósito fundamental consolidar la doble calzada en el corredor Buga – Buenaventura y operar y mantener la totalidad del corredor en una longitud aproximada de 111 km.

Ilustración 12. Resolución 0001970 de 2016 Ministerio de Transporte. Pag. 2

Además, las actividades detalladas en la certificación incluyen la aplicación de un **modelo de proyección de demanda futura** para diversas **categorías vehiculares** y la **evaluación de escenarios de operación futura,** los cuales incluyen **Estimación de Tráfico**, y muy importante, **Estimación de Ingresos**.

- Modelo de proyección de la demanda futura:
  - Demanda de automóviles.
  - Demanda de vehículos de transporte de carga.
  - Demanda de vehículos de transporte público.
- Simulación y evaluación de escenarios de operación futura:
  - Estimación de tráfico.
  - Estimación de ingresos.

Ahora bien la entidad solicita:

Categoría B:"Elaboración de **estudios** socioeconómicos y/o de tránsito y/o **tráfico** para la instalación y/o **evaluación** y/o planeación **de estaciones de peaje**"

Como se mencionó anteriormente en el Manual de la ANI, para hacer la **estimación de ingresos** (recaudo) se realiza mediante la interacción entre la **estimación demanda de tráfico (modelo)** y las tarifas recaudadas en los **peajes** para las distintas **categorías de vehículos** que transitan por carretera.

> Para ello cuenta con la operación estadística basada en el registro administrativo de tráfico y recaudo del modo carretero, la cual consolida la información relacionada con las tarifas, tráfico vehicular y el correspondiente recaudo generado por estación de peaje, según las categorías de vehículos que transitan por cada concesión adjudicada por la ANI en las principales carreteras del país; el recaudo es el resultado del producto entre la tarifa de acuerdo a la categoría del vehículo (obligación por el uso de la infraestructura) y el número de vehículos que pasan por las estaciones de peaje obligados a pagar, incluidos los evasores y los vehículos de operación.

Ilustración 13. ANI. Manual para METODOLOGÍA OPERACIÓN ESTADÍSTICA DE TRÁFICO Y RECAUDO DEL MODO CARRETERO, pág 4

Por lo tanto como se muestran anteriormente en la certificación, para este proyecto se realizó la estimación de **demanda de tráfico** e ingresos para el corredor Buga – Buenaventura (**Contrato 490 de 2017 - ANI**), que según el Ministerio de transporte con su resolución, comprenden **los peajes Cisneros y Calima**; y adicionalmente, dentro de las actividades realizadas se hizo el **modelo de proyección de demanda futura** para los distintas categorías vehiculares y adicionalmente una **evaluación** de dichos escenarios de operación futura **,** los cuales incluyen **Estimación de Tráfico**, y muy importante, **Estimación de Ingresos**. **Todo esto como se muestra en la misma certificación.**

Por tal motivo, el certificado muestra de manera **clara y taxativa** que se realizó un **estudio de pronóstico de tráfico (demanda) e ingresos para la evaluación de las estaciones de peajes del corredor vial Buga – Buenaventura.**

Por lo tanto, solicitamos comedidamente a la Entidad **VALER esta experiencia** para la Categoría B ya que cumple con la *"Elaboración de **estudios** socioeconómicos y/o de tránsito y/o **tráfico** para la instalación y/o **evaluación** y/o planeación **de estaciones de peaje**"*

1. **Proyecto 17**. **Objeto:** Estudio de Tráfico, Análisis de Demanda y Estimación de Ingresos para la vía Buga – Tuluá – La Paila – La Victoria. **Entidad:** Proyectos de Infraestructura Pisa.

En referencia al proyecto 17, respaldado por el documento "64. Pisa_BugaLaVictoria_Jul2019.pdf" en nuestra oferta, es importante destacar que desde el objeto del contrato se detalla que llevamos a cabo la **Elaboración** del **Estudio de Tráfico** y Demanda, y **Estimación de Ingresos** de la **Vía Buga - Tuluá – La Paila – La Victoria**.

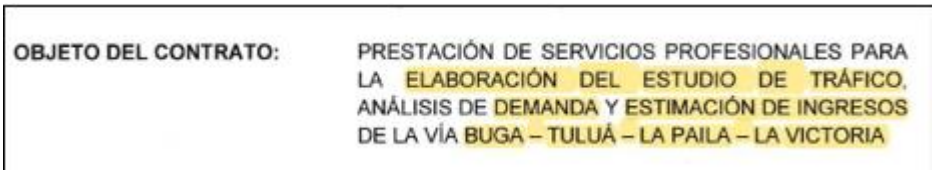


Ilustración 14. 64. Pisa_BugaLaVictoria_Jul2019.pdf. Pag 1

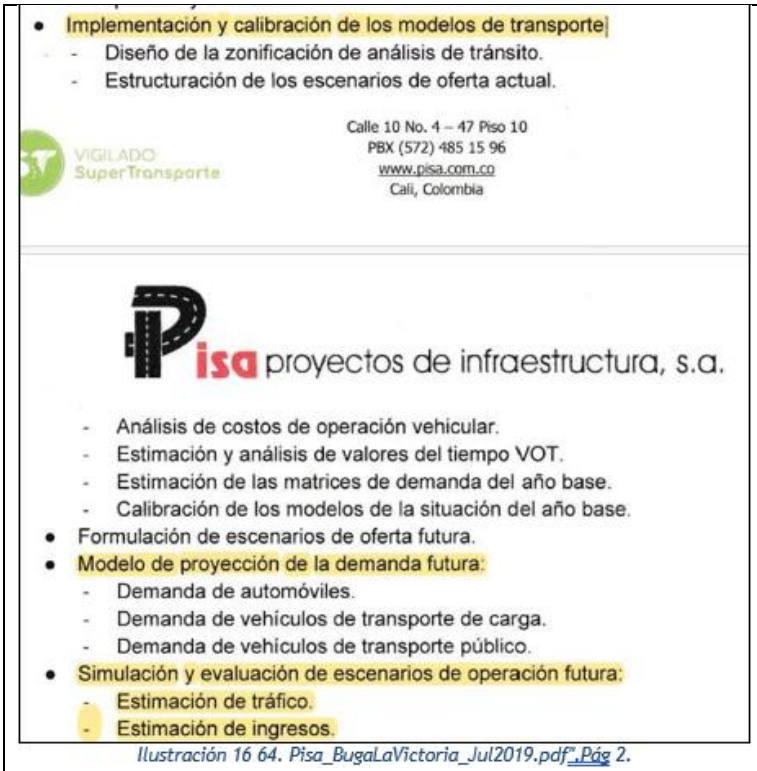
Como se puede observar en la **página oficial** de la **Concesionaria PISA SAS**, el cual fue cliente y emitió la certificación presentada dentro de la propuesta, las **estaciones de peajes** correspondientes para este corredor son **Betania y La Uribe.**

Link: https://www.pisa.com.co/conocenos/nuestra-actividad/tarifas/



Ilustración 15. Estaciones de Peaje Concesión PISA.

Además, las actividades detalladas en la certificación incluyen **implementación y calibración de los modelos de transporte**, la aplicación de un **modelo de proyección de demanda futura** para diversas **categorías vehiculares** y la simulación y **evaluación de escenarios de operación futura,** los cuales incluyen **Estimación de Tráfico**, y muy importante, **Estimación de Ingresos**.



- Implementación y calibración de los modelos de transporte
  - Diseño de la zonificación de análisis de tránsito.
  - Estructuración de los escenarios de oferta actual.

Calle 10 No. 4 – 47 Piso 10
PBX (572) 485 15 96
www.pisa.com.co
Cali, Colombia

VIGILADO SuperTransporte

Pisa proyectos de infraestructura, s.a.

  - Análisis de costos de operación vehicular.
  - Estimación y análisis de valores del tiempo VOT.
  - Estimación de las matrices de demanda del año base.
  - Calibración de los modelos de la situación del año base.
- Formulación de escenarios de oferta futura.
- Modelo de proyección de la demanda futura:
  - Demanda de automóviles.
  - Demanda de vehículos de transporte de carga.
  - Demanda de vehículos de transporte público.
- Simulación y evaluación de escenarios de operación futura:
  - Estimación de tráfico.
  - Estimación de ingresos.

Ilustración 16 64. Pisa_BugaLaVictoria_Jul2019.pdf",Pág 2.

Ahora bien la entidad solicita:

> Categoría B:"Elaboración de **estudios** socioeconómicos y/o de tránsito y/o **tráfico** para la instalación y/o **evaluación** y/o planeación **de estaciones de peaje**"

Como se mencionó anteriormente en el Manual de la ANI, para hacer la **estimación de ingresos** (recaudo) se realiza mediante la interacción entre la **estimación demanda de tráfico (modelo)** y las tarifas recaudadas en los **peajes** para las distintas **categorías de vehículos** que transitan por carretera.

> Para ello cuenta con la operación estadística basada en el registro administrativo de tráfico y recaudo del modo carretero, la cual consolida la información relacionada con las tarifas, tráfico vehicular y el correspondiente recaudo generado por estación de peaje, según las categorías de vehículos que transitan por cada concesión adjudicada por la ANI en las principales carreteras del país; el recaudo es el resultado del producto entre la tarifa de acuerdo a la categoría del vehículo (obligación por el uso de la infraestructura) y el número de vehículos que pasan por las estaciones de peaje obligados a pagar, incluidos los evasores y los vehículos de operación.

Ilustración 17. ANI. Manual para METODOLOGÍA OPERACIÓN ESTADÍSTICA DE TRÁFICO Y RECAUDO DEL MODO CARRETERO, pág 4

Por lo tanto como se muestran anteriormente en la certificación, para este proyecto se realizó la estimación de **demanda de tráfico** e **ingresos** para la **Concesión Pisa S.A**.S, comprenden **los peajes Río Betania y La Uribe**; y adicionalmente, dentro de las actividades realizadas se hizo la implementación y calibración de los **modelos de transporte**, modelo de proyección de demanda **futura** para los distintas categorías vehiculares y adicionalmente una **evaluación** de dichos escenarios de operación futura, los cuales incluyen **Estimación de Tráfico**, y **Estimación de Ingresos**. **Todo esto como se muestra en la misma certificación.**

Por tal motivo, el certificado muestra de manera **clara y taxativa** que se realizó un **estudio de pronóstico de tráfico (demanda) e ingresos para la evaluación de las estaciones de peajes de la concesión Pisa S.A.S en sus estaciones de peajes.**

Por lo tanto, solicitamos comedidamente a la Entidad **VALER esta experiencia** para la Categoría B ya que cumple con la "*Elaboración de **estudios** socioeconómicos y/o de tránsito y/o **tráfico** para la instalación y/o **evaluación** y/o planeación **de estaciones de peaje***"

1. **Proyecto 20**. **Objeto:** Realizar el estudio de tránsito, capacidad y niveles de servicio y estudio de transporte público en el Sector 3 del Proyecto de Ruta del Sol. **Entidad:** YUMA Concesionara S.A.

Como se detalla en el manual de la ANI en la página 37 (Ilustración 18), la **YUMA Concesionara S.A**, que fue nuestro cliente, está bajo la supervisión de la ANI, y los **peajes** asociados a esta infraestructura son:

- El Copey
- Tucurinca
- La Loma
- Valencia
- El Difícil
- Puente Plato

RUTA DEL SOL - SECTOR 3 - CONCESIONARIO: YUMA CONCESIONARIA S.A CONTRATO DE CONCESIÓN No. 007/2010	
RUTA DEL SOL - SECTOR 3	EL COPEY
	TUCURINCA
	LA LOMA
	VALENCIA
	EL DIFICIL
	PUENTE PLATO

Ilustración 18. Manual ANI. YUMA Concesionaria a cargo de la ANI (peajes). Pág. 37.

En referencia al proyecto 20, respaldado por el documento "74 Yuma_RutadelSol.pdf" en nuestra oferta, es importante destacar que desde el objeto del contrato se detalla que llevamos a cabo el Estudio de Transito (demanda) para el proyecto Ruta del Sol Sector 3.

Objeto del Contrato:

REALIZAR EL ESTUDIO DE TRÁNSITO, CAPACIDAD Y NIVELES DE SERVICIO Y ESTUDIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL SECTOR 3 DEL PROYECTO RUTA DEL SOL.

Ilustración 19. Objeto de Contrato. 74 Yuma_RutadelSol.pdf. Pag.1

Además, las actividades detalladas en la certificación incluyen **implementación y calibración de los modelos de transporte**, la aplicación de un **modelo de proyección de demanda futura** para diversas **categorías vehiculares** y la simulación y **evaluación de escenarios de operación futura,** los cuales incluyen **Estimación de Tráfico**, y muy importante, **Estimación de Ingresos**.

- Implementación y calibración de los modelos de transporte:
  - Diseño de la zonificación de análisis de tránsito.
  - Estructuración de los escenarios de oferta actual.



Bogotá D.C., 19 de abril de 2022

  - Análisis de costos de operación vehicular.
  - Estimación y análisis de valores del tiempo VOT.
  - Estimación de las matrices de demanda del año base.
  - Calibración de los modelos de la situación del año base.
- Formulación de escenarios de oferta futura.
- Modelo de proyección de la demanda futura:
  - Demanda de automóviles.
  - Demanda de vehículos de transporte de carga.
  - Demanda de vehículos de transporte público.
- Simulación y evaluación de escenarios de operación futura:
  - Estimación de tráfico.
  - Estimación de ingresos.

Es importante mencionar y aclarar, para que la Entidad **no caiga en una mala interpretación**, que esto **también se hizo para la categoría de vehículos de automóviles y transporte de carga**, como se muestra en la **anterior imagen resaltado en morado.**

Ahora bien la entidad solicita:

> Categoría B:"Elaboración de **estudios** socioeconómicos y/o de tránsito y/o **tráfico** para la instalación y/o **evaluación** y/o planeación **de estaciones de peaje**"

Como se mencionó anteriormente en el Manual de la ANI, para hacer la **estimación de ingresos** (recaudo) se realiza mediante la interacción entre la **estimación demanda de tráfico (modelo)** y las tarifas recaudadas en los **peajes** para las distintas **categorías de vehículos** que transitan por carretera.

Para ello cuenta con la operación estadística basada en el registro administrativo de tráfico y recaudo del modo carretero, la cual consolida la información relacionada con las tarifas, tráfico vehicular y el correspondiente recaudo generado por estación de peaje, según las categorías de vehículos que transitan por cada concesión adjudicada por la ANI en las principales carreteras del país; el recaudo es el resultado del producto entre la tarifa de acuerdo a la categoría del vehículo (obligación por el uso de la infraestructura) y el número de vehículos que pasan por las estaciones de peaje obligados a pagar, incluidos los evasores y los vehículos de operación.

Ilustración 21. ANI. Manual para METODOLOGÍA OPERACIÓN ESTADÍSTICA DE TRÁFICO Y RECAUDO DEL MODO CARRETERO, pág 4

Por lo tanto como se muestran anteriormente en la certificación, para este proyecto se realizó la estimación de **demanda de tráfico** e **ingresos** para la **YUMA Concesionaria**, que según la misma ANI, comprenden **los peajes El Copey, Tucurinca, La Loma, Valencia, El Difícil, Puente Plato**; y adicionalmente, dentro de las actividades realizadas se hizo la **implementación y calibración de los modelos de transporte**, **modelo de proyección de demanda futura** para los distintas categorías vehiculares y adicionalmente una **evaluación** de dichos escenarios de operación futura**,** los cuales incluyen **Estimación de Tráfico**, y **Estimación de Ingresos**. **Todo esto como se muestra en la misma certificación.**

Por tal motivo, el certificado muestra de manera **clara y taxativa** que se realizó un **estudio de pronóstico de tráfico (demanda) e ingresos para la evaluación de las estaciones de peajes de la concesión YUMA Concesionaria S.A.**

Por lo tanto, solicitamos comedidamente a la Entidad **VALER esta experiencia** para la Categoría B ya que cumple con la *"Elaboración de **estudios** socioeconómicos y/o de tránsito y/o **tráfico** para la instalación y/o **evaluación** y/o planeación **de estaciones de peaje**"*

REPUESTA DE LA ENTIDAD:

En atención a su observación, y de acuerdo con la verificación realizada nuevamente por la entidad frente a la experiencia adicional del proponente, se identificó que las certificaciones allegadas por el proponente con su propuesta, cumple los criterios establecidos en la Adenda 3 para la categoría B "Elaboración de estudios socioeconómicos y/o de tránsito y/o tráfico para la instalación y/o evaluación y/o planeación de estaciones de peaje", por lo tanto, se procederá a realizar la modificación en la evaluación correspondiente.

Para un mayor detalle de la verificación adelantada por la entidad al ejercicio de los requisitos, el proponente puede dirigirse al anexo de informe de evaluación técnica.

4. UNIÓN TEMPORAL PEAJES 2023

4.1. Documento de aclaración a las observaciones contenidas en el Informe de Evaluación a la propuesta presenta por la Unión Temporal Peajes 2023

Respetuosamente la Unión Temporal Peajes 2023 solicita que se corrija la evaluación de

losrequisitos habilitantes del Experto en Ingeniería de Transporte Jorge Sánchez con base enlos siguientes argumentos:

1. Lo primero que debemos señalar es que el análisis efectuado por la UPIT para mantener como “no habilitado” al profesional en cuestión es confuso, errado y ajeno a las reglas previstas por la misma Entidad en los Términos de Referencia. En efecto, la UPIT mezcla reglas propias para la habilitación de los proponentes con reglas establecidas para la evaluación de requisitos ponderables y la respectiva asignación de puntaje. Particularmente no hay razón alguna que para que la Entidad estime como “no habilitado” al Experto en Ingeniería de Transporte haciendo alusión específica a la Nota 1 del numeral 12.1.3 de los Términos de Referencia, la cual es aplicable estrictamente para efectos de asignación de puntaje.

No sobra advertir que para este caso concreto las reglas que debió aplicar la UPIT son las aplicables a la verificación de los requisitos habilitantes, tal y como pasa a demostrarse en los numerales siguientes.

2. De acuerdo con la tabla de perfiles contenida en el numeral **11.1.2.1.2 Requisitos mínimos del equipo como requisito habilitante - Formato N°8** de los Términos deReferencia la experiencia general del Experto en Ingeniería de Transporte debe ser: profesional): ***No menor a ocho (8) años contados a partir de la expedición de lamatricula profesional y/o tarjeta profesional y hasta la fecha de cierre del plazodel presente concurso de méritos***”

   Así lo aclaró la misma Entidad cuando en el numeral 2 del documento INFORME DERESPUESTAS publicado el 5 de octubre señaló:

   > *“De todo lo anterior, se concluye, que la experiencia general o profesional, es aquella adquirida en el ejercicio de las actividades propias de una profesióno disciplina para el desempeño de un empleo, la cual se acreditará mediante la presentación de las constancias o certificaciones expedidas por la entidad donde el profesional preste o haya prestado sus servicios profesionales;* ***paralos Ingenieros la misma será la obtenida después del otorgamiento de la matricula profesional, en los términos de la ley 842 de 2003****.”*

   De acuerdo con lo anterior la experiencia general acreditada para el Experto en Ingeniería de Transporte es de **14.7** años contados a partir de la expedición de su matrícula profesional. Razón por la cual debe habilitarse en tanto que supera

el requisito mínimo de ocho (8) años establecido en los Términos de Referencia.

Ahora, la UPIT incurrió en un evidente error de aplicación de las reglas contenidas en los Términos de Referencia cuando al cuantificar los años de experiencia generaldel profesional acude al Formato 8, el cual se diseñó para acreditar la Experiencia Especifica del Equipo de Trabajo que se trata de experiencia puntuable y no habilitante. En efecto en el Informe de Evaluación la Entidad señaló:

> *"Sin embargo, el requisito HABILITANTE exigido en los términos de referencia correspondía al cumplimiento tanto la experiencia general de ocho*
> *(8) años, como de la experiencia especifica de cuatro (4) años,* ***de acuerdocon lo indicado por usted en el formato 8*** *en la marcación a tener en cuentaen la evaluación como habilitante; por consiguiente, solo se cumple con el tiempo estipulado frente a la experiencia especifica, pero no la general, por lo tanto, se mantiene como no habilitado."*

Con respecto a esta interpretación se debe señalar, además, que la experiencia general no se puede invalidar –como mal lo hizo la UPT– por la marcación o no de esta en una columna de un formato que se diseñó para que el evaluador identificaracuál de la "Experiencia Especifica" aportada se dirige a para habilitar y cuál para puntuar, más aún cuando –como ya se señaló– este formato es para relacionar la **experiencia especifica**, según lo indican la Nota 6 del numeral 11.1.2.1.2 y Nota 4del numeral 12.1.3 de los Términos de Referencia:

> *"**Nota 6.** Para efectos de facilitar la labor de evaluación del comité técnico, elproponente con la propuesta deberá adjuntar el Formato N°8.* ***validación equipo de trabajo propuesto*** *para cada uno de los profesionales propuestosen formato Excel (*.xls o * xlsx). La experiencia relacionada en dicho formatodebe corresponder a las certificaciones de experiencia* ***para acreditar experiencia específica de los profesionales propuestos****. En caso de diligenciarse en este anexo experiencia adicional o diferente a la certificada,esta no será tenida en cuenta."*
>
> *"Nota 4: El proponente con su propuesta* ***deberá adjuntar el Anexo FORMATO 8 VALIDACION EQUIPO DE TRABAJO*** *para cada uno de los profesionales propuestos en formato Excel (*.xls o * xlsx).* ***La experiencia relacionada en dicho formato debe corresponder a las***

certificaciones deexperiencia para acreditar experiencia específica *de los profesionales propuestos. En caso de diligenciarse en este anexo experiencia adicional o diferente a la certificada y aportada, esta no será tenida en cuenta, motivo por el cual los proponentes deberán prestar el máximo cuidado en su diligenciamiento"*

En estricto sentido, y dado que la UPIT no estableció un formato específico para que los proponentes acreditaran la experiencia general habilitante de los miembros del Equipo de Trabajo, la entidad debería contabilizar la experiencia general de los profesionales propuestos únicamente con base en soportes documentales aportados (certificaciones) y que evidencien los años de experiencia adquirida con posterioridad al otorgamiento de la matrícula profesional (para el caso de los ingenieros). Sin embargo, para efectos de claridad y para demostrar que el Expertoen Ingeniería de Transporte sí cumple con la experiencia general habilitante requerida en los Términos de Referencia (8 años), aportamos el Formato 8 marcandola experiencia habilitante de este profesional con base en los soportes documentalesque se aportaron con la propuesta.

3. Finalmente, la Nota 7 del Numeral 11.1.2.1.2 (página 58) y la Nota 6 del numeral 12.1.3. (página 81) dispuso lo siguiente:

"Si el Proponente es quien acredita la experiencia del profesional propuesto,además de la correspondiente certificación, debe presentar fotocopia legibledel contrato, que permita demostrar la relación jurídica en desarrollo de la cual se obtuvo la experiencia y los soportes de pago de seguridad social delperiodo del proyecto que se está certificando",

Por su parte, la Nota 1 del numera 11.1.2.1.2 (página 61) estableció:

*"**Si verificada la documentación aportada, el comité técnico evaluador evidencia** que alguno de los integrantes del equipo de trabajo presentado nocumple con los requisitos exigidos en el presente proceso, el Proponente podrá dentro del término de establecido para el traslado de informe de evaluación realizar la subsanación correspondiente. No obstante, en el eventoque el perfil sea presentado como requisito habilitante y a la vez ponderable,la subsanación será válida para acreditar el cumplimiento de los requisitos habilitante, pero en ningún caso se tendrá en cuenta para efectos deponderación"*

Bajo estas premisas la Unión Temporal allegó documentación posterior

aclaratoria. Sin embargo, como lo indica la Nota 1 del numeral 11.1.2.1.2, es válido para acreditarcumplimiento de requisitos con lo cual toda la experiencia presentada y subsanadaharía parte de la experiencia general.

Por las razones antes expuesta, solicitamos a la UPIT habilitar al Experto en Ingeniería de Transporte y, en consecuencia, modificar el Informe de Evaluación deRequisitos Habilitantes, habilitar a la Unión Temporal Peajes 2023 y proceder a la evaluación técnica y a la calificación de la Propuesta.

REPUESTA DE LA ENTIDAD:

En atención a su observación, la entidad reitera la respuesta dada frente a la evaluación realizada por el comité evaluador al perfil propuesto como experto Ingeniero de Transporte por el proponente UNIÓN TEMPORAL PEAJES 2023, frente al no cumplimiento de la experiencia general. Nuevamente se señala lo siguiente; la Adenda 3 establece los criterios como requisito mínimo HABILITANTE para este cargo:

> *"Profesional de Núcleo básico del Conocimiento de Ingeniería Civil y afines, con especialización, maestría o doctorado en Ingeniería civil, ingeniería de tránsito y transporte, gerencia del transporte, planificación y administración en transporte multimodal, logística y transporte, y/o vías y transporte.*
>
> *Experiencia General (o profesional): No menor a ocho (8) años contados a partir de la expedición de la matricula profesional y/o tarjeta profesional y hasta la fecha de cierre del plazo del presente concurso de méritos.*
>
> *Experiencia Específica: Mínimo cuatro (4) años contados a partir de la expedición de la tarjeta profesional y hasta la fecha de cierre del plazo del presente concurso de méritos en el ejercicio profesional de ingeniería civil o ingeniería de transporte en estructuración y/o diseño y/o evaluación y/o realización de estudios de proyectos de peajes y/o concesiones viales y /o proyectos viales: estudios de tránsito y/o transporte de impacto municipal y/o regional y/o nacional, y/o cálculo de tarifas de infraestructura de transporte público."*

Que de conformidad con el formato 8 y las certificaciones allegadas para acreditar la experiencia **HABILITANTE**, solo se pudo validar el cumplimiento de **4 años, 2 meses y 16 días**. Así mismo, de conformidad con el numeral 11.1.2.1.2 Requisitos mínimos del equipo como requisito habilitante - Formato N°8, en el cuadro Equipo mínimo habilitante de la adenda No.3 y de conformidad con la Nota 2: "El proponente deberá señalar de manera **EXPRESA**, cuáles certificaciones del equipo de trabajo propuesto serán objeto de **HABILITACIÓN**, diligenciando el anexo correspondiente*. En caso de no hacerlo, la UPIT verificará las certificaciones conforme el orden de presentación en el formato y atención a los criterios para acreditación de la* ***EXPERIENCIA HABILITANTE***"

Por lo expuesto, teniendo en cuenta lo manifestado en el numeral 12. EVALUACIÓN TÉCNICA Y CALIFICACIÓN DE LAS PROPUESTAS de los términos de referencia, su propuesta no puede ser calificada por no encontrarse habilitada desde el punto de vista del equipo de trabajo.