SELECCIÓN ABREVIADA DE MENOR CUANTIA No. SA-MC-DT-CAU-005-2024

OBJETO:
MANTENIMIENTO DE LA RUTA 2401 PATICO CANDELARIA ENTRE EL PR 0+0000 AL PR 75+0000 DIRRECCION TERRITORIAL CAUCA.

FECHA:
26 de agosto de 2024

1. DOCUMENTACIÓN REQUERIDA POR EL INVÍAS.

Durante el término establecido en el Pliego de Condiciones para el Proceso de **Selección Abreviada de Menor Cuantía No. SA-MC-DT-CAU-005-2024**, los proponentes a quienes el INVÍAS requirió documentación para acreditar la capacidad jurídica, financiera y de experiencia, allegaron lo solicitado y presentaron observaciones de la siguiente manera:

1.1 ANÁLISIS JURÍDICO

Verificados los documentos solicitados en el Pliego de Condiciones y efectuado el correspondiente análisis jurídico de los mismos, se observó:

PROPONENTE No. 1 - CONSORCIO ICA

Verificada la plataforma Secop II se logra determinar que el proponente CONSORCIO ICA aporta los siguientes documentos: a. Tarjeta profesional del señor JAIRO ARIAS MENDEZ, b. Certificado de vigencia y antecedentes disciplinarios COPNIA del señor JAIRO ARIAS MENDEZ, c. REDAM de la CC 35467580 correspondiente a la señora YOLANDA MATAMOROS DE SILVA y d. Certificación de pago de la póliza de seriedad de la oferta No. 21-44-101446894 expedida por la compañía SEGUROS DEL ESTADO S.A. Por lo que al ser aportados los documentos solicitados objeto de subsanación dentro del término legal señalado en la cronología del proceso se determina que la subsanación se efectuó en debida forma.

En consecuencia, su calificación jurídica definitiva es **HABIL**.

PROPONENTE No. 2 - CONSORCIO POR UNA VIA 2024

Verificada la plataforma Secop II se logra determinar que el proponente CONSORCIO POR UNA VIA 2024 aportan los siguientes documentos: a. Tarjeta profesional y Certificado de vigencia y antecedentes disciplinarios COPNIA de la señora MARLEYNS ANDREA POVEDA REY y b. ANEXO 1 de la póliza de seriedad de la oferta No. 605-47-994000106893, ANEXO mediante el cual se corrigen las razones sociales de los integrantes del CONSORCIO POR UNA VIA 2024 consignadas en el anexo 0 de la referida póliza. Por lo que al ser aportados los documentos solicitados objeto de subsanación dentro del término legal señalado en la cronología del proceso se determina que la subsanación se efectuó en debida forma.

En consecuencia, su calificación jurídica definitiva es **HABIL.**

PROPONENTE No. 3 - CRISTIAN CAMILO BEDOYA PEREZ:

Verificada la plataforma Secop II se logra determinar que el proponente CRISTIAN CAMILO BEDOYA PEREZ aporta la siguiente documentación: a. Presenta constancia de no revocatoria ni cancelación por falta de pago de la prima expedida por la compañía seguros del estado s.a. de la póliza de seriedad de la oferta No. 60-44-101012674.

En consecuencia, su calificación jurídica definitiva es **HABIL.**

PROPONENTE No. 4 - LEODEGAR RAFAEL ROYS MEJIA:

Verificada la plataforma Secop II se logra determinar que el proponente LEODEGAR RAFAEL ROYS MEJIA aporta los siguientes documentos: a. TARJETA PROFESIONAL DEL SEÑOR LEODEGAR RAFAEL ROYS MEJIA, b. Certificado de vigencia y antecedentes disciplinarios COPNIA del señor LEODEGAR RAFAEL ROYS MEJIA, sin embargo, con el número de identificación del proponente fue verificado la vigencia de la matricula profesional en la web del Consejo Profesional Nacional de Ingeniería, arrojando que se encuentra vigente y sin registro de antecedentes y c.Recibo de pago de la póliza de seriedad de la oferta No. 100089032 certificado No. 28380355. Por lo que al ser aportados los documentos solicitados objeto de subsanación dentro del término legal señalado en la cronología del proceso se determina que la subsanación se efectuó en debida forma.

En consecuencia, su calificación jurídica definitiva es **HABIL**.

1.2 ANALISIS FINANCIERO

PROPONENTE No. 3 - CRISTIAN CAMILO BEDOYA PEREZ:

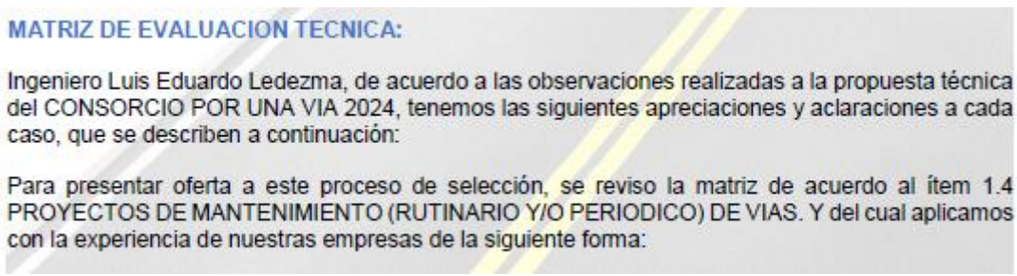
De acuerdo con la evaluación preliminar debidamente publicada, se requirió al proponente CRISTIAN CAMILO BEDOYA aportar estados financieros lo cual realizo en debida forma. Sin embargo, y de acuerdo con los indicadores solicitados, el proponente no cumple con el índice – Capital de trabajo ya que se requiere el 10% del presupuesto oficial del proceso, es decir 62’142.067. El proponente aportó estados financieros cuyo capital de trabajo resultó en $ 44.926.294.

Debido a las razones expuestas el resultado de la evaluación financiera es **NO HÁBIL**.

1.3 ANALISIS TECNICO

Verificados los documentos solicitados en el Pliego de Condiciones y efectuado el correspondiente análisis técnico de los mismos, se observó:

PROPONENTE No. 2 – CONSORCIO POR UNA VIA 2024, el día XXXX a las XXXX manifiesta:



MATRIZ DE EVALUACION TECNICA:

Ingeniero Luis Eduardo Ledezma, de acuerdo a las observaciones realizadas a la propuesta técnica del CONSORCIO POR UNA VIA 2024, tenemos las siguientes apreciaciones y aclaraciones a cada caso, que se describen a continuación:

Para presentar oferta a este proceso de selección, se reviso la matriz de acuerdo al ítem 1.4 PROYECTOS DE MANTENIMIENTO (RUTINARIO Y/O PERIODICO) DE VIAS. Y del cual aplicamos con la experiencia de nuestras empresas de la siguiente forma:

EXPERIENCIA GENERAL: CONSTRUCCIÓN O MEJORAMIENTO O MANTENIMIENTO RUTINARIO O MANTENIMIENTO PERIÓDICO O RECONSTRUCCIÓN O REHABILITACIÓN O PAVIMENTACIÓN O REPAVIMENTACIÓN O CONSERVACIÓN EN PAVIMENTO ASFALTICO O CONCRETO HIDRÁULICO DE CARRETERAS PRIMARIAS O SECUNDARIAS O VIAS URBANAS O PISTAS DE AEROPUERTOS

Nota: Será válida la experiencia que haya sido ejecutada a través de CONSTRUCCIÓN O MEJORAMIENTO O MANTENIMIENTO RUTINARIO O MANTENIMIENTO PERIÓDICO O RECONSTRUCCIÓN O REHABILITACIÓN O PAVIMENTACIÓN O REPAVIMENTACIÓN O CONSERVACIÓN EN PAVIMENTO ASFALTICO O CONCRETO HIDRÁULICO DE CARRETERAS PRIMARIAS O SECUNDARIAS O VIAS URBANAS O PISTAS DE AEROPUERTOS.

EXPERIENCIA ESPECIFICA: Por lo menos uno (1) de los contratos válidos aportados como experiencia general sea de un valor correspondiente a por lo menos el 60% del valor de PRESUPUESTO OFICIAL (PO) del presente proceso de contratación.

MATRIZ 1 - EXPERIENCIA PARA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE CUYA COMPLEJIDAD TÉCNICA CORRESPONDA A UN NIVEL BAJO O MEDIO.
Tomado De la matriz No 1 Experiencia.

De lo anterior, se tuvo en cuenta para acreditar la experiencia en las siguientes características: Construcción y/o mejoramiento de vías secundarias y/o vías urbanas.

Respecto al Contrato No. 080 DEL 08 DE ABRIL DE 2022:
Aclarar el valor total del contrato consignado en el Formato 3 - Experiencia con los soportes y el RUP, debido a que se presentan diferencias.

Se aclara que el valor final ejecutado del contrato 080 del 2022 es de $ 104.859.969.57, terminado en el año 2022: 104.86 SMMLV y liquidado en el año 2023. Como bien lo discriminado tanto el acta de terminación como el acta de liquidación anexo a nuestra propuesta.

```
====================  ====================

NUMERO CONSECUTIVO DEL REPORTE DEL CONTRATO EJECUTADO: 69
CONTRATO CELEBRADO POR:
PROPONENTE
NOMBRE DEL CONTRATISTA: JAASIEL INGENIERIA S.A.S.
NOMBRE DEL CONTRATANTE: MUNICIPIO DE SUSA
VALOR DEL CONTRATO EJECUTADO EXPRESADO EN SMMLV: 90,39
CONTRATO  EJECUTADO  IDENTIFICADO  CON  EL  CLASIFICADOR  DE  BIENES Y
SERVICIOS EN EL TERCER NIVEL:
====================  ====================  ====================
|SEGM|FAMI|CLAS|PROD|  |SEGM|FAMI|CLAS|PROD|  |SEGM|FAMI|CLAS|PROD|
====================  ====================  ====================
| 30 | 10 | 17 | 00 |  | 30 | 10 | 24 | 00 |  | 30 | 10 | 36 | 00 |
```

En la cámara de comercio, quedo registrado el valor en SMMLV del año de liquidación, coincidiendo matemáticamente con el valor liquidado y el año $ 1.160.000. $ 104.859.969.57 / 1.160.000: 90.39 SMMLV



ALCALDÍA MUNICIPAL DE SUSA – CUNDINAMARCA
MODELO INTEGRADO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN - MIPG
ACTA DE TERMINACIÓN

FM – 089
Versión: 1.1
Fecha: 03-01-2021
Página 1 de 1

ACTA DE TERMINACIÓN

CONTRATO DE OBRA No. 060 DEL 08 DE ABRIL DEL 2022.

En Susa, a los diecisiete (17) días del mes noviembre del año DOS MIL VEINTIDÓS (2022), entre los suscritos a saber el Ingeniero **ROBERTH LEONARDO ROCHA ALARCON**, Secretario de Infraestructura y Planeación, en su calidad de Supervisor y **JAASSIEL INGENIERIA SAS CON NIT 900.370.663-4, representada legalmente por MARIO FERNANDO PADILLA REY identificado con C.C. 79. 795.660**, en su condición de contratista con el fin de suscribir la presente acta de terminación, en los siguientes términos.

OBJETO: MEJORAMIENTO DE LA VIA QUE CONDUCE DE LA VIA DEPARTAMENTAL A LA VEREDA PUNTA DE CRUZ SECTOR ESCUELA PUNTA DE CRUZ EN EL MUNICIPIO DE SUSA CUNDINAMARCA, EN EL MARCO DEL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No.336 DE 2021 SUSCRITO CON EL ICCU

FECHA DE INICIO: 18/07/2022
FECHA DE TERMINACIÓN: 17/11/2022

CONCEPTO	DEBE	HABER
Valor INICIAL del contrato o convenio	$ 104.859.969,57	$00,00
Valor total acta de cobro final N° 01	$00,00	$104.859.969,57
Saldos a favor del municipio	$00,00	$00,00
Sumas iguales	$ 104.859.969,57	$ 104.859.969,57

En caso de que el valor ejecutado que consta en el RUP sea distinto al verificado en el documento aportado por el Proponente, la Entidad Estatal para evaluar el requisito de la experiencia tomará el dato del valor de alguno de los documentos válidos establecidos el numeral 3.5.6 del Pliego de Condiciones. Lo anterior, debido a que estos últimos discriminan el valor ejecutado en la etapa constructiva y/o de intervención de la obra de infraestructura de transporte.

Por lo anterior, solicito su amable colaboración en tener presente lo que cita en los pliegos de condiciones cuando se presenta esta clase de imprecisión, en la definición del año para registrar el contrato ante la cámara de comercio – RUP. Y tomar el valor que se registra en el acta de terminación como también en el acta de liquidación anexo a nuestra propuesta. Quedando $ 104.859.969.57 año 2022: 104.86 SMMLV

EL INVIAS RESPONDE: Frente a la observación presentada por el proponente, y teniendo en cuenta lo establecido en el Pliego de Condiciones Definitivo en el capítulo:

"*CAPITULO III. REQUISITOS HABILITANTES Y SU VERIFICACIÓN*

3.5 EXPERIENCIA

Los proponentes deben acreditar su experiencia a través de: i) la información consignada en el RUP para aquellos que estén obligados a tenerlo, ii) la presentación del Formato 3 – Experiencia para todos los proponentes y iii) alguno de los documentos válidos para la acreditación de la experiencia, señalados en el numeral 3.5.6 cuando se requiera la verificación de información del proponente adicional a la contenida en el RUP.

La evaluación de los proponentes se efectuará de acuerdo con la experiencia contenida en el Registro Único de Proponentes (RUP) vigente y en firme antes del cierre del proceso.

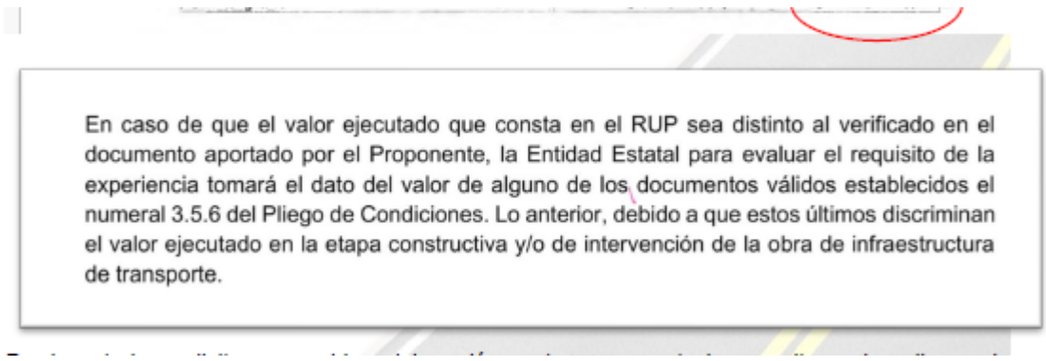
Los proponentes podrán acreditar experiencia proveniente de contratos celebrados con particulares o entidades estatales.

Por regla general, el proponente solo puede acreditar la experiencia que ha obtenido y no la experiencia de su matriz, subsidiarias o integrantes del mismo grupo empresarial. No obstante, si de acuerdo con el estudio

de sector es necesario que el proponente acredite la experiencia de su matriz como en los casos de contratos de franquicia, la entidad estatal debe justificar dicha circunstancia en los estudios y documentos previos e indicar en el pliego de condiciones la forma de acreditar la experiencia que no aparece en el RUP."

Por lo que, siguiendo lo estipulado en el capítulo 3.5 ***"La evaluación de los proponentes se efectuará de acuerdo con la experiencia contenida en el Registro Único de Proponentes (RUP) vigente y en firme antes del cierre del proceso.".*** En consecuencia, realizando la verificación de la información se evidencia que en el Registro Único de Proponentes perteneciente a la empresa JAASIEL INGENIERIA S.A.S el numero consecutivo del reporte del contrato ejecutado: 69 corresponde al contrato 080 del 08 de abril de 2022, con un valor del contrato ejecutado expresado en SMMLV: 90,39, de manera que para la presente evaluación se trabajará con la información consignada en el Registro Único de Proponentes de la empresa JAASIEL INGENIERIA S.A.S., es decir que para el contrato 080 del 08 de abril de 2022 el valor total ejecutado es de 90,39 SMMLV.

Ahora bien, respecto al siguiente texto:


En caso de que el valor ejecutado que consta en el RUP sea distinto al verificado en el documento aportado por el Proponente, la Entidad Estatal para evaluar el requisito de la experiencia tomará el dato del valor de alguno de los documentos válidos establecidos el numeral 3.5.6 del Pliego de Condiciones. Lo anterior, debido a que estos últimos discriminan el valor ejecutado en la etapa constructiva y/o de intervención de la obra de infraestructura de transporte.

Es de aclarar que dicho párrafo hace parte del subcapitulo 3.5.3. CONSIDERACIONES PARA LA VALIDEZ DE LA EXPERIENCIA REQUERIDA

*"I. Para **los proyectos de concesiones viales**, únicamente se tendrá en cuenta la experiencia adquirida en la etapa constructiva y/o de intervención de la obra de infraestructura de transporte, lo cual deberá demostrarse con los documentos que la soporten. En consecuencia, no será válida la experiencia obtenida en la etapa de operación, administración y/o mantenimiento de la infraestructura concesionada.*

Para estos efectos, el oferente deberá acreditar los valores ejecutados expresados en SMMLV de la etapa constructiva y/o de intervención de la obra de infraestructura de transporte, empleando alguno de los documentos válidos establecidos en el numeral 3.5.6 del Pliego de Condiciones. En el evento en que los valores de los documentos aportados se expresen en moneda extranjera, se procederá de conformidad con lo previsto en el literal A del numeral 1.13. Para este caso, la fecha de terminación de la etapa constructiva y/o de intervención de la obra hará las veces de fecha de terminación del contrato. Ahora, para la conversión de dichos valores a SMMLV se seguirá el proceso descrito en el literal B del numeral 1.13, para lo cual se emplearán los valores históricos de SMMLV señalados por el Banco de la República (http://www.banrep.gov.co/es/mercado-laboral/salarios), del año correspondiente a la fecha de terminación de la etapa constructiva y/o de intervención de la obra.
En los casos en que el Proponente no cumpla la exigencia antes señalada, la Entidad permitirá la subsanación, en los términos del numeral 1.6 del Pliego de Condiciones, requiriendo al Proponente para que demuestre los valores ejecutados. De no lograrse la discriminación de los valores ejecutados en el marco del respectivo contrato, la Entidad no lo tendrá en cuenta para la evaluación.

En caso de que el valor ejecutado que consta en el RUP sea distinto al verificado en el documento aportado por el Proponente, la Entidad Estatal para evaluar el requisito de la experiencia tomará el dato del valor de alguno de los documentos válidos establecidos el numeral 3.5.6 del Pliego de Condiciones. Lo anterior, debido a que estos últimos discriminan el valor ejecutado en la etapa constructiva y/o de intervención de la obra de infraestructura de transporte.*"*

El literal anteriormente mencionado sólo da aplicabilidad para los proyectos ejecutados mediante la modalidad de concesiones viales por lo que su observación respecto a este literal **NO ES PROCEDENTE**.

Experiencia General: Aclarar tipo de vía, teniendo en cuenta que los ítems del contrato corresponden a una placa huella, y segundo se evidencia que la vía es una vía terciaria a cargo del Municipio.

El Contrato No. 080 DEL 08 DE ABRIL DE 2022, es producto de un convenio interadministrativo entre el Municipio de Susa y el ICCU, que en su subprograma 10.3.1 Vías motor de desarrollo, es aumentar el puntaje del subpilar " Vias a cargo del Departamento en buen estado" de lo anterior queremos aclarar que no solo las vías que se intervienen en placa huella son vías terciarias como lo estipula el Manual de diseño de INVIAS, Sino dependiendo de la necesidad del lugar se establece el proceso constructivo, como es el caso del Contrato 080/2012 y como aclararemos más adelante la ubicación y el tipo de vía a la cual se le hace el mejoramiento. Adicional a lo anterior, para presentarnos en el presente proceso, se revisó con anterioridad el Glosario anexo a este proceso en donde se describe específicamente el alcance de las carreteras o Vías secundarias o Vías de segundo orden. Y en el alcance del objeto contractual es el Mejoramiento de la vía que conduce de la Vía Departamental o primaria que proviene de una cabecera municipal. Por lo anterior, se ha considerado que su intervención de acuerdo al convenio y al objeto que se desarrolló en el contrato de obra 080/2022, es el mejoramiento en concreto hidráulico como alternativa en terminado de placa huella en una vía secundaria, teniendo presente el mejoramiento de la subbase.

Para efectos de interpretación del pliego de condiciones, se utilizó el glosario del anexo No 3 de la presente convocatoria, que cita:

> **2.13 Carretera**: Infraestructura del transporte cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos terrestres automotores (carros, buses, camiones, motos, bicicletas, autobuses) en condiciones de continuidad en el espacio y en el tiempo con niveles adecuados de seguridad y de comodidad. Puede estar constituida por una o varias calzadas, uno o varios sentidos de circulación, o uno o varios carriles en cada sentido, de acuerdo con las exigencias de la demanda de tránsito y la clasificación funcional de la misma.

> **2.15 Carreteras o Vías Secundarias o Vías de Segundo Orden:** Vías que unen las cabeceras municipales entre sí y/o que provienen de una cabecera municipal y conectan con una Carretera Primaria. Las carreteras consideradas como secundarias pueden funcionar pavimentadas o en afirmado.

Tomado del ANEXO 3 — GLOSARIO

Alcance contractual y descripción del tipo de convenio al cual incluye este contrato.

OBJETO: MEJORAMIENTO DE LA VIA QUE CONDUCE DE LA VIA DEPARTAMENTAL A LA VEREDA PUNTA DE CRUZ SECTOR ESCUELA PUNTA DE CRUZ EN EL MUNICIPIO DE SUSA CUNDINAMARCA, EN EL MARCO DEL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No.336 DE 2021 SUSCRITO CON EL ICCU

conjuntamente servicios que se hallen a su cargo, mediante la celebración de ***convenios interadministrativos*** *o la conformación de personas jurídicas sin ánimo de lucro...".* **H)** Que, un objetivo del Plan de Desarrollo Departamental 2020-2024 "Cundinamarca Región que Progresa", en su artículo 10 subprograma 10.3.1 Vías motor de desarrollo, es Aumentar el puntaje del subpilar "Vías a cargo del Departamento en buen estado" del índice departamental de competitividad priorizando e interviniendo la infraestructura requerida como sustento a la apuesta de desarrollo del Departamento acercándolo a la modernidad, la innovación y el desarrollo integral sostenible:

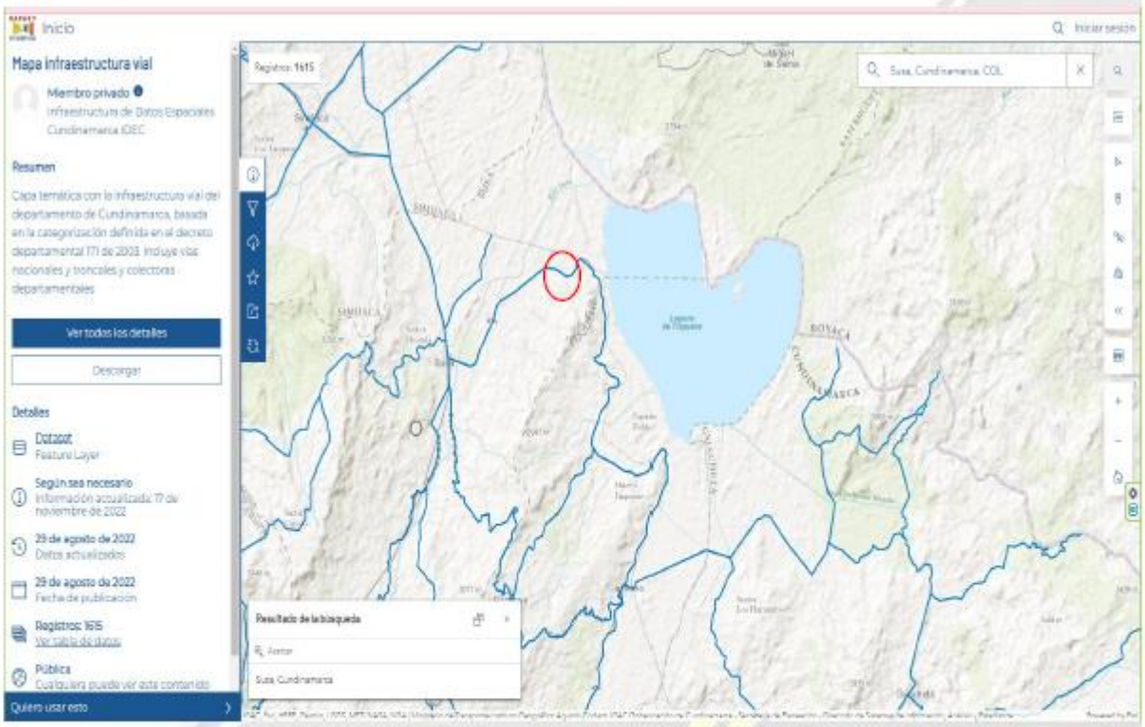
Nombre de Proyecto	Código BPIN	No. Meta	Descripción Meta	Producto
Mejoramiento de la red vial secundaria y terciaria del Departamento de Cundinamarca	2020004250196	233	CONSTRUIR UN MILLON CINCUENTA MIL METROS CUADRADOS DE PLACA HUELLA	Mejoramiento

I) Que, mediante el Decreto Ordenanzal 0261 de 2008 se creó el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU y mediante Decreto Ordenanzal No. 0068 del 01 de abril de 2015, se modificó la estructura orgánica del Instituto de

Pavimentos Asfálticos y/o Pavimentos de Concreto Hidráulico Reforzado: Estructura constituida por un conjunto de capas superpuestas, adecuadamente compactados, que se construyen sobre la subrasante con el objeto de soportar las cargas del tránsito durante un período de varios años, brindando una superficie de rodamiento uniforme, cómoda y segura. Dichas capas superficiales se encuentran en contacto directo con el tráfico de vehículos o aeronaves y pueden estar constituidas en concreto asfáltico o en concreto hidráulico reforzado.

2.73 Placa Huella: Estructura conformada por placas de concreto hidráulico reforzado separadas por franjas de concreto ciclópeo, confinadas por bordillos y/o cunetas construidas sobre una base de afirmado y/o material seleccionado compactado.

Ubicación del alcance del contrato de obra 080 de 2022:



Capa temática con la infraestructura vial del departamento de Cundinamarca, basada en la categorización definida en el decreto departamental 171 de 2003. Incluye vías nacionales y troncales y colectoras departamentales

Como lo podemos evidenciar en la ubicación del mapa de categorización del ICCU, la vía a la que conecta el proyecto es la identificada como Ruta Nacional 45A 05. Y la ruta del trayecto inicia desde la misma vía hacia un tramo más adelante. El tramo identificado en rojo es la intervención del contrato 080 del 2022, llegada a la vía Nacional, identificándose como una vía secundaria, que por supuesto habilita tránsito por esas dos entradas de la vía Nacional para la zona veredal del casco rural de susa Cundinamarca.

UBIACION DEL ALCANCE DEL CONTRATO 080 DE 2022





Ruta Nacional 45A [editar]

Tramo	Variantes	Ramales
45A04 Bogotá - Chía - Cajicá - 55 Zipaquirá - Cogua - Nemocón - Tausa - Sutatausa - Ubaté	45ACNA Variante de Cajicá 45ACNB Variante de Zipaquirá B 45ACNC Variante de Ubaté 45ACND Variante de Zipaquirá D	-
45A05 Ubaté - Fúquene - Susa - Simijaca - *Chiquinquirá (Boyacá)*	-	-

Experiencia Específica: Según el Formato 3 - Experiencia diligenciado por el oferente, este contrato se tendrá en cuenta sólo para la Experiencia General.

Como lo cita en la observación, este contrato se relaciona como experiencia general al proceso, ya que la Experiencia especifica se cumple y fue aportado en los contratos Nos 1 y 3 del Formato No 3 Experiencia.

3.5.8. RELACIÓN DE LOS CONTRATOS FRENTE AL PRESUPUESTO OFICIAL

La verificación del número de contratos para acreditar la experiencia se realiza de la siguiente manera:

Número de contratos con los cuales el Proponente cumple la experiencia acreditada	Valor mínimo a certificar (como % del Presupuesto Oficial de obra expresado en SMMLV)
De 1 hasta 2	75%
De 3 hasta 4	120%
Hasta 5	150%

Por lo que NO CUMPLE con lo establecido en el Pliego de Condiciones numeral 3.5.1. DETERMINACIÓN DE LOS REQUISITOS MÍNIMOS DE EXPERIENCIA SEGÚN LA MATRIZ 1 – EXPERIENCIA. De lo anterior le solicito, revisar la información que anexamos para ser habilitados.

EL INVIAS RESPONDE: Frente a la observación presentada por el mismo proponente, el documento ANEXO 3 — GLOSARIO establece lo siguiente:

"2.14 Carreteras o Vías Primarias o Vías de Primer Orden: *Troncales, transversales y accesos a capitales de departamento que cumplen la función básica de integración de las principales zonas de producción y consumo del país y de éste con los demás países. Este tipo de carreteras pueden ser de calzadas divididas según las exigencias particulares del proyecto.*

Nota: *Para proyectos de infraestructura vial que se hayan construido fuera del territorio nacional, se consideran Carreteras Primarias aquellas que sean certificadas por la Entidad contratante mediante alguno de los documentos válidos establecidos en el presente Pliego de Condiciones para la demostración de la experiencia, donde se indique que el ancho de calzada es mayor o igual a siete (7.0) metros, o que se acrediten tres (3) o más carriles vehiculares por calzada.*

2.15 Carreteras o Vías Secundarias o Vías de Segundo Orden: *Vías que unen las cabeceras municipales entre sí y/o que provienen de una cabecera municipal y conectan con una Carretera Primaria. Las carreteras consideradas como secundarias pueden funcionar pavimentadas o en afirmado.*

Nota: *Para proyectos de infraestructura vial que se hayan construido fuera del territorio nacional, se consideran carreteras o vías secundarias aquellas que sean certificadas por la Entidad contratante mediante alguno de los documentos válidos establecidos en el presente Pliego de Condiciones para la demostración de la experiencia, donde se indique que el ancho de calzada es mayor o igual a siete (7.0) metros, o que se acrediten tres o más carriles vehiculares por calzada.*

2.16 Carreteras o Vías Terciarias o Vías de Tercer Orden: *Vías de acceso que unen las cabeceras municipales con sus veredas o unen veredas entre sí. Las carreteras consideradas como terciarias funcionan en general en afirmado.*

2.21 Concreto Hidráulico: *Material resultante de la mezcla de cemento portland, agua y agregados pétreos.*

2.22 Concreto Hidráulico Reforzado: *Material resultante de la mezcla de cemento portland, agua, agregados pétreos y/o aditivos y acero de refuerzo.*

2.69 Pavimentos Asfálticos y/o Pavimentos de Concreto Hidráulico Reforzado: *Estructura constituida por un conjunto de capas superpuestas, adecuadamente compactados, que se construyen sobre la subrasante con el objeto de soportar las cargas del tránsito durante un período de varios años, brindando una superficie de rodamiento uniforme, cómoda y segura. Dichas capas superficiales se encuentran en contacto directo con el tráfico de vehículos o aeronaves y pueden estar constituidas en concreto asfáltico o en concreto hidráulico reforzado.*

2.73 Placa Huella: *Estructura conformada por placas de concreto hidráulico reforzado separadas por franjas de concreto ciclópeo, confinadas por bordillos y/o cunetas construidas sobre una base de afirmado y/o material seleccionado compactado."*

No obstante, se debe aclarar que una vía de segundo orden difiere de una vía de tercer orden, teniendo en cuenta que como se citó anteriormente las vías secundarias "*unen las cabeceras municipales entre sí y/o que provienen de una cabecera municipal y conectan con una Carretera Primaria"* mientras que las vías de tercer orden son vías *"de acceso que unen las cabeceras municipales con sus veredas o unen veredas entre sí".*

De igual manera se esclarece que si bien una placa huella es una "*Estructura conformada por placas de concreto hidráulico reforzado separadas por franjas de concreto ciclópeo, confinadas por bordillos y/o cunetas construidas sobre una base de afirmado y/o material seleccionado compactado*.", difiere técnicamente de un pavimento asfaltico o un concreto hidráulico utilizado en vías primarias o secundarias, teniendo en cuenta lo establecido en la Guía de Diseño de Pavimento con Placa-huella numeral 1.1 Criterios básicos de diseño del pavimento con Placa-huella litera a):

"*a) El mecanismo de falla del pavimento con Placa-huella.*

El mecanismo de respuesta a los esfuerzos producidos por el eje de un vehículo que se desplaza sobre la superficie de un pavimento con placas-huella es radicalmente diferente al mecanismo de respuesta de un pavimento flexible o de un pavimento rígido constituido por losas de dimensiones grandes.

En un pavimento flexible aproximadamente el 70% de la deflexión total la aporta la subrasante, por lo cual la durabilidad del pavimento es altamente sensible a la rigidez de la subrasante, por esta razón que es indispensable realizar una cuidadosa evaluación de dicha variable para este tipo de pavimento. En los pavimentos rígidos la influencia de la rigidez del apoyo de las losas presenta por las características técnicas, como lo es el volumen de tránsito bajo, una incidencia menor, hasta el punto que si no fuera por la necesidad de controlar el bombeo y proporcionar un apoyo homogéneo a las losas éstas se podrían construir directamente sobre la subrasante. En los pavimentos con placa-huella por ser rígidos y además reforzados la influencia de la rigidez del apoyo es despreciable después de cumplir con unos requisitos mínimos.

En los pavimentos flexibles y en los rígidos convencionales la falla estructural (o ruptura) se presenta por acumulación de pequeños consumos de fatiga en los materiales que constituyen la estructura. Tales consumos de fatiga son producidos por el paso de los ejes de los vehículos durante la vida de servicio de

dicho pavimento. Ésta es la razón por la que es necesario establecer, mediante un estudio de tránsito, el espectro de cargas que circularían por el pavimento durante el período de diseño.

En los pavimentos con placa-huella, que son estructuras de concreto reforzado similares a la estructura de un edificio, la falla estructural (o ruptura) se produce por la aplicación de una carga que produzca esfuerzos que superen la resistencia última de los elementos de concreto reforzado. Tal es el caso de un edificio en el que por exceso de cargas o por asentamientos diferenciales entre columnas se producen esfuerzos en un elemento estructural que superan su resistencia última y lo llevan al colapso.

Durante la elaboración de la presente Guía se analizó la posibilidad de utilizar placas-huella de concreto simple, es decir, sin refuerzo excepto los pasadores para la transmisión de cargas. Los modelos mediante elementos -nitos enfocados al diseño por consumo acumulado de fatiga producido por un espectro de cargas, tipo método PCA, permitieron concluir que, para las cargas estudiadas, no es viable la utilización de placas-huella de solo concreto simple (sin refuerzo) ya que debido a las pequeñas dimensiones de dichas placas el control de la falla por erosión es extremadamente incierto.

Lo anterior condujo a que el diseño del pavimento con placa-huella se tuviese que hacer como una estructura de concreto reforzado totalmente apoyada sobre el suelo (en este caso el suelo es la subbase granular) constituida por placas-huella y riostras que trabajan monolíticamente y cuyo mecanismo de falla es por carga última.

La conclusión es que si el eje de un vehículo que circule sobre el pavimento con placas-huella tiene un peso y configuración tales que se produzcan en las placas-huella esfuerzos que superen su resistencia última, una ÚNICA pasada de ese vehículo produciría la falla estructural, es decir la ruptura de todas las placas-huella."

Además, se realizó la verificación con respecto al tipo esta vía con el Instituto Nacional de Vías Dirección Territorial Cundinamarca, en donde se contrastó la información del Decreto 171 de 2003 citado por el oferente, Decreto en el cual se fija la Red de Carreteras de Segundo Orden a cargo del Departamento de Cundinamarca, y se evidencia que la vía "VIA QUE CONDUCE DE LA VIA DEPARTAMENTAL A LA VEREDA PUNTA DE CRUZ SECTOR LA ESCUELA" no se encuentra clasificada como vía de segundo orden.

Sumado a lo anterior, el oferente afirma en la página cinco (5) del documento "*Asunto: OBSERVACIONES AL INFORME DE EVALUACION PRELIMINAR*" lo siguiente:

> donde se describe específicamente el alcance de las carreteras o Vías secundarias o Vías de segundo orden. Y en el alcance del objeto contractual es el Mejoramiento de la vía que conduce de la Vía Departamental o primaria que proviene de una cabecera municipal. Por lo anterior, se ha considerado que su intervención de acuerdo al convenio y al objeto que se desarrolló en el contrato de obra 080/2022, es el mejoramiento en concreto hidráulico como alternativa en terminado de placa huella en una vía secundaria, teniendo presente el mejoramiento de la subbase.

Y siguiendo con lo estipulado en el Pliego de Condiciones Definitivo en el numeral "3.5.1. DETERMINACIÓN DE LOS REQUISITOS MÍNIMOS DE EXPERIENCIA SEGÚN LA MATRIZ 1 – EXPERIENCIA, se tiene que:

EXPERIENCIA GENERAL: *CONSTRUCCIÓN O MEJORAMIENTO O MANTENIMIENTO RUTINARIO O MANTENIMIENTO PERIÓDICO O RECONSTRUCCIÓN O REHABILITACIÓN O PAVIMENTACIÓN O REPAVIMENTACIÓN O CONSERVACIÓN EN PAVIMENTO ASFALTICO O CONCRETO HIDRÁULICO DE CARRETERAS PRIMARIAS O SECUNDARIAS O VIAS URBANAS O PISTAS DE AEROPUERTOS*

Nota: *Será válida la experiencia que haya sido ejecutada a través de CONSTRUCCIÓN O MEJORAMIENTO O MANTENIMIENTO RUTINARIO O MANTENIMIENTO PERIÓDICO O RECONSTRUCCIÓN O REHABILITACIÓN O PAVIMENTACIÓN O REPAVIMENTACIÓN O CONSERVACIÓN EN PAVIMENTO ASFALTICO O CONCRETO HIDRÁULICO DE CARRETERAS PRIMARIAS O SECUNDARIAS O VIAS URBANAS O PISTAS DE AEROPUERTOS.*

EXPERIENCIA ESPECIFICA: *Por lo menos uno (1) de los contratos válidos aportados como experiencia general sea de un valor correspondiente a por lo menos el 60% del valor de PRESUPUESTO OFICIAL (PO) del presente proceso de contratación.*

Por ende y en virtud de que el mejoramiento que se realizó a la vía del contrato 080 del 08 de abril de 2021 fue mediante la construcción de una PLACA HUELLA, y que la vía intervenida es categorizada como vía terciaria, se determina que el contrato 080 del 08 de abril de 2021, **NO CUMPLE,** con lo requerido en el numeral 3.5.1. DETERMINACIÓN DE LOS REQUISITOS MÍNIMOS DE EXPERIENCIA SEGÚN LA MATRIZ 1 – EXPERIENCIA.

En cuanto al contrato No. 773 DE 2018 cuyo objeto es “APERTURA, CONSTRUCCION Y MEJORAMIENTO DE LA VIA V1 DESDE K0 + 000 DESDE LA INTERSECCION CON LA VIA DE INGRESO A LA VEREDA PARCELAS HASTA EL K0 + 100 EN LA ZONA INDUSTRIAL DEL MUNICIPIO DE COTA CUNDINAMARCA” el oferente responde lo siguiente:

Respecto al Contrato No. 773 DE 2018:
Experiencia General: Aclarar tipo de vía, teniendo en cuenta que el objeto del contrato se desarrolla en una vía municipal.

A continuación, aclaro y cito; una parte del Estudio Previo de la licitación que hace parte del Contrato de obra No 773 del 2018 y por lo cual adopta el PBOT del Municipio de Cota y del cual discrimina las zonas del cual hace parte este proyecto.

El acuerdo 12 de 2000 “por el cual se adopta el plan básico de ordenamiento territorial municipal, se definen los usos del suelo para las diferentes zonas del municipio de Cota - Cundinamarca, se establecen las normas de desarrollo urbanístico y se define el programa de ejecución para el desarrollo territorial del municipio”, define: “ARTÍCULO 18: PLAN VIAL URBANO: Se adopta para lograr una adecuada comunicación dentro de la zona rural. Las vías existentes y las planteadas mantienen el carácter de malla y se relacionan adecuadamente con las vías nacionales, regionales, locales y aquellas que incorporan los nuevos desarrollos. ARTÍCULO 20: PLAN VIAL DE LA ZONA AGROPECUARIA E INDUSTRIAL –AI-: Hace parte del Plan Vial Municipal y contempla únicamente las vías de uso público. Como el desarrollo puede involucrar la construcción de vías internas, estas serán de carácter privado y de uso comunal y estarán sujetas a reglamento de copropiedad o cualquier normatividad vigente a la fecha del desarrollo.

Vía Principal de la Zona - V1- *Corresponde al sistema vial primario, permite tráfico pesado y la evacuación del transporte de carga de la zona, entregándolo a las vías regionales. Contempla los siguientes perfiles: ancho mínimo de treinta y cinco metros (35 mts): incluye dos (2) calzadas de diez metros (10 mts), andenes de cinco metros (5mts) y separador central de cinco metros (5 mts). Vía de Penetración Local - VPL - Es la vía de tráfico liviano complementarias al sistema vial principal. Contempla los siguientes perfiles: ancho mínimo de veinte metros (20 mts): calzada de diez metros (10 mts) y dos andenes de cinco metros (5 mts).” El Acuerdo 16 del 4 de diciembre de 1991, que reglamenta la zona industrial, determina que los desarrollos que se establezcan allí deben ser de carácter agroindustrial y de bajo impacto ambiental.*

Se adjunta al presente el estudio previo del contrato de obra No 773/2018.

2.15 **Carreteras o Vías Secundarias o Vías de Segundo Orden:** Vías que unen las cabeceras municipales entre sí y/o que provienen de una cabecera municipal y conectan con una Carretera Primaria. Las carreteras consideradas como secundarias pueden funcionar pavimentadas o en afirmado.

Nota: Para proyectos de infraestructura vial que se hayan construido fuera del territorio nacional, se consideran carreteras o vías secundarias aquellas que sean certificadas por la Entidad contratante mediante alguno de los documentos válidos establecidos en el presente Pliego de Condiciones para la demostración de la experiencia, donde se indique que el ancho de calzada es mayor o igual a siete (7.0) metros, o que se acrediten tres o más carriles vehiculares por calzada.

ALCALDIA COTA CUNDINAMARCA	773/2018	APERTURA, CONSTRUCCION Y MEJORAMIENTO DE LA VIA V1 DESDE K0+000 DESDE LA INTERSECCION CON LA VIA DE INGRESO A LA VEREDA PARCELAS HASTA EL K0+100 EN LA ZONA INDUSTRIAL DEL MUNICIPIO DE COTA CUNDINAMARCA

Este contrato su alcance contractual, está determinado en la Construcción de una vía tipo V1 de ancho de 10 ml, Longitud de 2.4km y la con la construcción y apertura con carriles de aceleración y desaceleración a la avenida perimetral de la sabana, que comunica desde el Municipio de chía, pasa por el Municipio de cota y recorre Siberia hasta Funza Mosquera, como parte de la troncal del Magdalena.

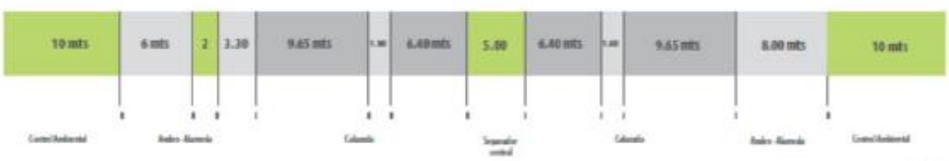
CUN21 - Troncal del Magdalena [editar]

Recorre las provincias de Sabana Centro, Sabana Occidente, Soacha, Tequendama y Alto Magdalena. En los identificadores puntos de referencia, su código es **CUNDINAMARCA 4702** y **4702** respectivamente. El tramo entre Chía y Mosquera tiene el **CUNDINAMARCA 4703**.

Recorrido
45 55 Chía - Cota - 50 Siberia (Cota)
50 Siberia (Cota) - Funza - 50 Mosquera
50 Mosquera - Mondoñedo (Bojacá) - La Gran Vía (Tena) - La Mesa - Anapoima - Apulo - Tocaima - 40 45 Girardot

Tipo de vía construida en el contrato 773/2018:

Tipo de vía V-1 - Malla Arterial Principal



Ubicación de la vía construida del contrato 773/2018:

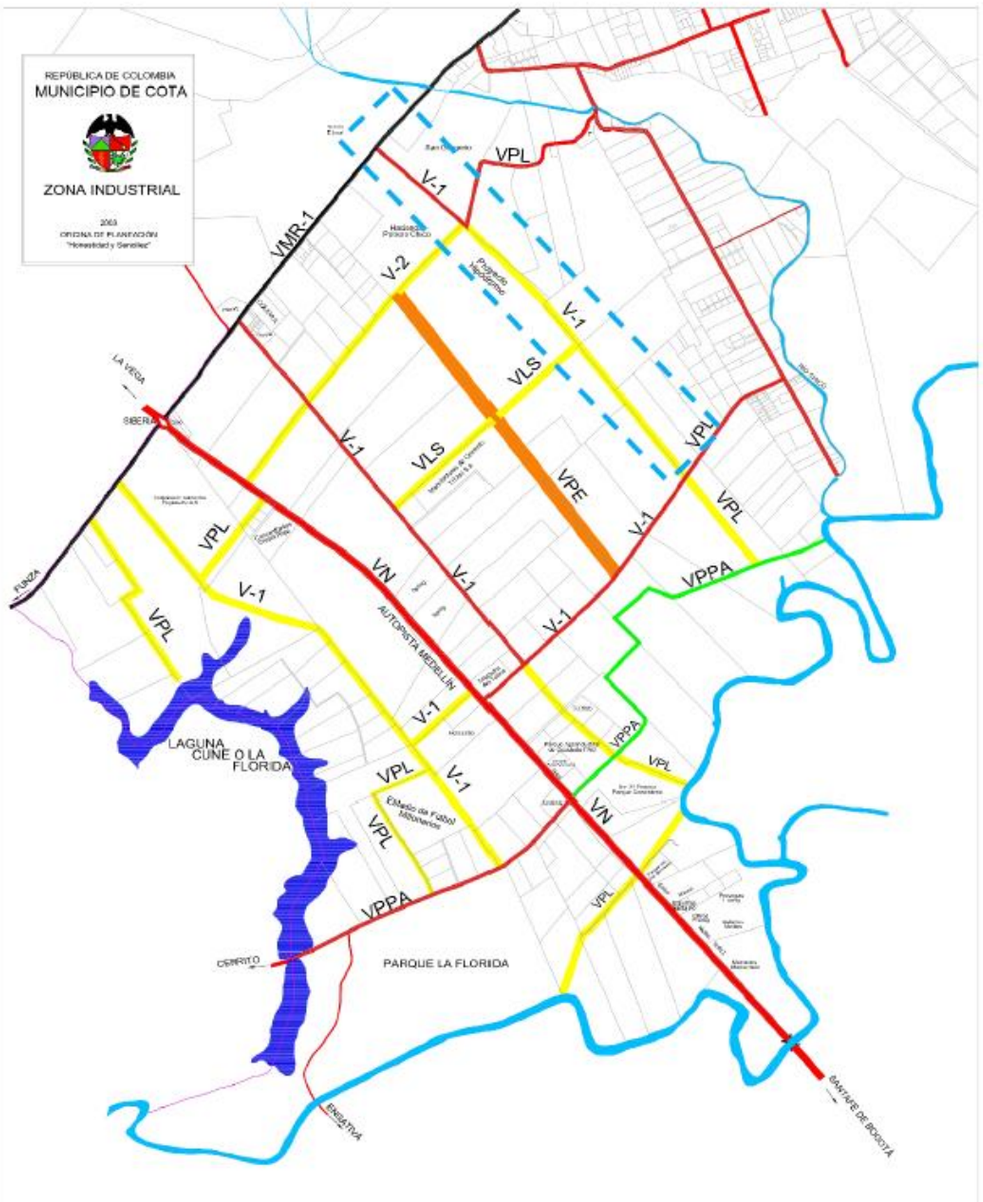


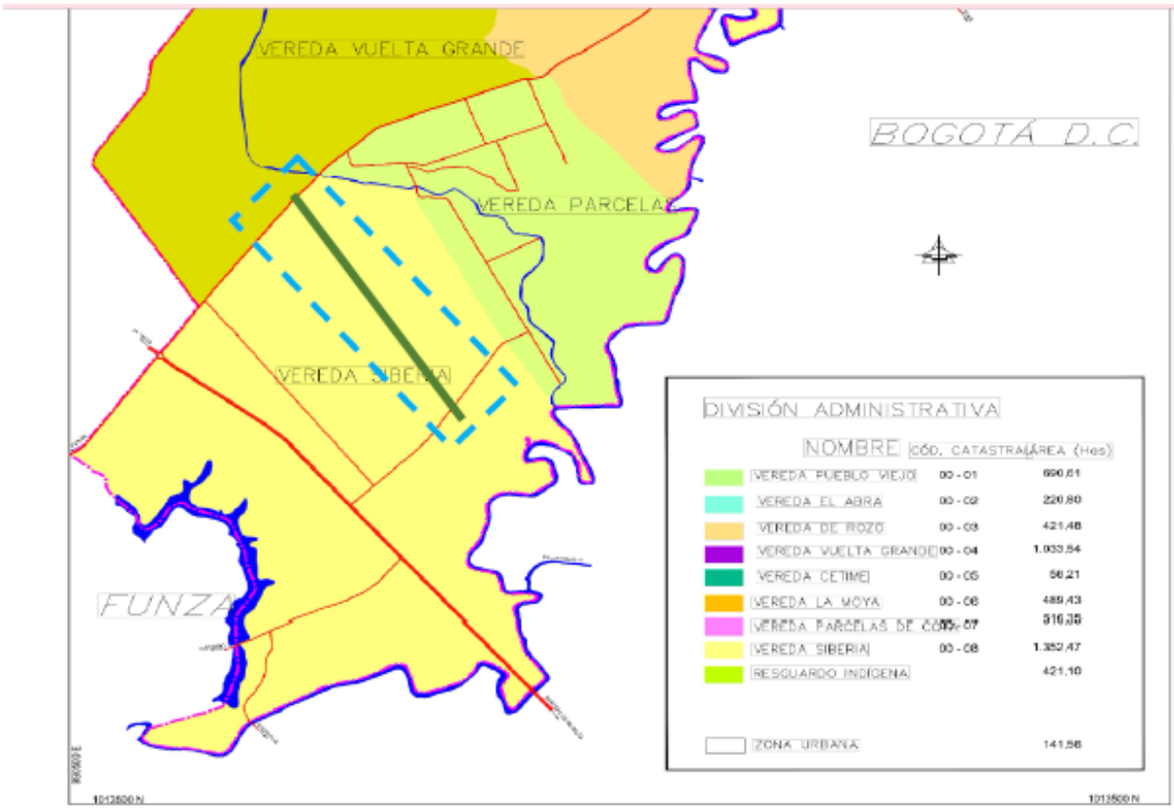
Las principales vías de acceso son la Avenida Perimetral de la Sabana que comunica el casco urbano de Cota con el municipio de Funza y la vía Bogotá La Vega que va directo a la ciudad de Medellín desde el sector de Villamery hasta el Puente de Guadua.

CUN06 - Troncal de la Sabana [editar]

Recorrido
Siberia (Cota) - Tenjo - Tabio - Subachoque - 45 50 Zipaquirá
45 50 Zipaquirá - Nemocón

Ubicación de la zona industrial, que hace parte la via constriuda del contrato 773/2018:





Aunque la división administrativa del municipio de cota, permanece identificada como Veredas, esta se encuentra ya urbanizadas y distribuidas como es el caso de la Vereda parcelas y Vereda Siberia como zona industrial o zona franca de Bogotá que pertenece al Municipio de Cota. Como se puede identificar, colinda y son zonas de vías principales como es la Calle 80 o Avenida Medellín, y como la troncal de la sabana o Avenida perimetral de la sabana, por tal razón la Vía del Contrato 773/2018 se ha considerado tanto como una vía primaria como secundaria, por la connotación en el uso y su ubicación.

EL INVIAS RESPONDE:

Frente a la observación presentada por el oferente y verificados los datos suministrados, se concluye que el tipo de vía del contrato No. 773 DE 2018 cuyo objeto es “APERTURA, CONSTRUCCION Y MEJORAMIENTO DE LA VIA V1 DESDE K0 + 000 DESDE LA INTERSECCION CON LA VIA DE INGRESO A LA VEREDA PARCELAS HASTA EL K0 + 100 EN LA ZONA INDUSTRIAL DEL MUNICIPIO DE COTA CUNDINAMARCA” es una vía perimetral urbana, por lo que su observación es procedente.

Por tanto, debido a que el oferente CONSORCIO POR UNA VIA 2024 se encuentra integrado de la siguiente manera:

NOMBRE DEL INTEGRANTE	COMPROMISO (%)
ARIARI INGENIERÍA SAS identificada con Nit No. 822005713-8	10%
CARLOS AUGUSTO DAZA ORREGO identificado con cedula de ciudadanía No. 79436655	70%
JAASIEL INGENIERÍA SAS identificada con Nit No. 900370663-4	20%

Y teniendo en cuenta lo establecido en el pliego de condiciones definitivo en el numeral:

"3.5.3. CONSIDERACIONES PARA LA VALIDEZ DE LA EXPERIENCIA REQUERIDA

D. Tratándose de Proponentes Plurales se tendrá en cuenta lo siguiente: i) uno de los integrantes debe aportar como mínimo el cincuenta por ciento (50 %) de la experiencia solicitada; ii) los demás integrantes deben acreditar al menos el cinco por ciento (5 %) de la experiencia solicitada; y iii) sin perjuicio de lo anterior, solo uno (1) de los integrantes, si así lo considera pertinente, podrá no acreditar experiencia. En este último caso, el porcentaje de participación del integrante que no aporta experiencia en la estructura plural no podrá superar el diez por ciento (10 %).

Estos porcentajes que acreditarán los integrantes del Proponente Plural se podrán cumplir con contratos válidos que acrediten cualquier requisito de experiencia solicitada en el pliego de condiciones, y se calcularán sobre el "valor mínimo a certificar (como % del Presupuesto Oficial de obra expresado en SMMLV)" de conformidad con el numeral 3.5.8. Independientemente de él o los integrantes del Proponente Plural que aporten contratos para acreditar la experiencia, estos se tendrán en cuenta para calcular el "número de contratos con los cuales el Proponente cumple la experiencia acreditada" de que trata el numeral citado.

En armonía con lo anterior, para cumplir el requisito previsto en este literal no se solicitará la acreditación de longitudes, magnitudes, volúmenes o porcentajes requeridos en la experiencia específica, sino que bastará con acreditar los SMMLV."

El consorciado ARIARI INGENIERÍA SAS identificada con Nit No. 822005713-8 aporta un compromiso del 10% al CONSORCIO POR UNA VIA 2024 y cumple con lo consignado en el numeral 3.5.3. CONSIDERACIONES PARA LA VALIDEZ DE LA EXPERIENCIA REQUERIDA literal D. "*iii) sin perjuicio de lo anterior, solo uno (1) de los integrantes, si así lo considera pertinente, podrá no acreditar experiencia. En este último caso, el porcentaje de participación del integrante que no aporta experiencia en la estructura plural no podrá superar el diez por ciento (10 %).*", ya que el consorciado en mención no aporta o registra contratos para validar la experiencia solicitada.

Ahora bien, el consorciado JAASIEL INGENIERÍA SAS identificada con Nit No. 900370663-4 como se evidencia en el cuadro de conformación del proponente plural aporta un compromiso del 20% al CONSORCIO POR UNA VIA 2024, por lo que debe cumplir con lo consignado en el numeral 3.5.3. CONSIDERACIONES PARA LA VALIDEZ DE LA EXPERIENCIA REQUERIDA literal D. "*ii) los demás integrantes deben acreditar al menos el cinco por ciento (5 %) de la experiencia solicitada",* el consorciado en mención es quien aporta el contrato 080 del 08 de abril de 2021, el cual NO CUMPLE con lo requerido en el numeral 3.5.1. DETERMINACIÓN DE LOS REQUISITOS MÍNIMOS DE EXPERIENCIA SEGÚN LA MATRIZ 1 – EXPERIENCIA.

En consecuencia, la calificación técnica definitiva para el oferente CONSORCIO POR UNA VIA 2024 es **NO HÁBIL**.

2. PUNTAJE POR FACTOR DE CALIDAD:

De acuerdo a lo estipulado en el Pliego de Condiciones en el numeral 4.2.

La entidad asignará el puntaje de factor calidad como sigue:

Concepto	Puntaje
(ii) disponibilidad y condiciones funcionales de la maquinaria de obra.	20
Total	20

La entidad asignará 20 puntos al proponente que se comprometa a utilizar maquinaria con una edad menor a veinte (20) años mediante la suscripción del Formato 7B - Disponibilidad y condiciones funcionales de la maquinaria de obra. En caso de que la maquinaria haya sido repotenciada, los veinte (20) años cuentan desde la fecha de la repotenciación de la máquina.

Se asignará cero (0) puntos al proponente que no ofrezca la maquinaria en las condiciones requeridas o la ofrezca sin cumplir con las exigencias dispuestas en este pliego de condiciones.

Por lo tanto, se tiene la siguiente calificación:

No.	PROPONENTE	PUNTAJE POR DISPONIBILIDAD Y CONDICIONES FUNCIONALES DE LA MAQUINARIA DE OBRA
1	CONSORCIO ICA	20
2	CONSORCIO POR UNA VIA 2024	0
3	CRISTIAN CAMILO BEDOYA PÉREZ	0
4	Leodegar Rafael Roys Mejia	20

3. PUNTAJE POR APOYO A LA INDUSTRIA NACIONAL:

De acuerdo a lo estipulado en el Pliego de Condiciones en el numeral 4.3.

Los Proponentes pueden obtener puntaje de apoyo a la industria nacional por: i) Servicios Nacionales o con Trato Nacional o por ii) la incorporación de componente nacional en servicios extranjeros. La Entidad en ningún caso otorgará simultáneamente el puntaje por ambos aspectos.

Los puntajes para estimular a la industria nacional se relacionan en la siguiente tabla:

Concepto	Puntaje
Promoción de Servicios Nacionales o con Trato Nacional	20
Incorporación de componente nacional en servicios extranjeros	5

Para asignar el puntaje por Servicios Nacionales o por Trato Nacional el proponente nacional o extranjero con trato nacional no debe presentar el Formato 9 – Puntaje de Industria Nacional. Únicamente debe presentar los documentos señalados en esta sección.

PROPONENTE No. 1 - CONSORCIO ICA

El proponente aporta el FORMATO 9 – PUNTAJE DE INDUSTRIA NACIONAL en donde declara que destinará el ciento por ciento (100%) de personal colombiano, conforme a lo establecido en el numeral 4.3.1. PROMOCIÓN DE SERVICIOS NACIONALES O CON TRATO NACIONAL, por lo que su calificación es que CUMPLE y como consecuencia, obtiene 20 PUNTOS en este criterio.

PROPONENTE No. 4 - LEODEGAR RAFAEL ROYS MEJIA

Que en el numeral 4.3.1 PROMOCIÓN DE SERVICIOS NACIONALES O CON TRATO NACIONAL del pliego de condiciones establece: “(…) Por tal motivo, se otorgará el puntaje de apoyo a la industria nacional a los Proponentes que se comprometan a vincular al desarrollo del objeto contractual un porcentaje de empleados o contratistas por prestación de servicios colombianos, de al menos el 70% del personal requerido para el cumplimiento del contrato”; que verificado el FORMATO 9 – PUNTAJE DE INDUSTRIA NACIONAL aportado y suscrito por el proponente manifiesta bajo la gravedad de juramento que el porcentaje de empleados o contratistas colombianos que empleará para la ejecución del contrato será del 40%. Así en virtud a que el porcentaje establecido por el proponente en el FORMATO 9 **NO CUMPLE** con el porcentaje mínimo requerido en el pliego de condiciones se determina que no es procedente otorgar puntaje por Industria Nacional. Documento que no es subsanable por otorgar puntaje, y como consecuencia, obtiene 0 PUNTOS en este criterio.

Por lo tanto, se tiene la siguiente calificación:

No.	PROPONENTE	PUNTAJE POR APOYO A LA INDUSTRIA NACIONAL
1	CONSORCIO ICA	20
2	CONSORCIO POR UNA VIA 2024	0
3	CRISTIAN CAMILO BEDOYA PÉREZ	0
4	Leodegar Rafael Roys Mejia	0

4. PUNTAJE POR EMPRENDIMIENTOS Y EMPRESAS DE MUJERES.

De acuerdo a lo estipulado en el Pliego de Condiciones en el numeral 4.4.

La Entidad asignará un puntaje de cero punto veinticinco (0.25) puntos al Proponente que acredite la calidad de emprendimientos y empresas de mujeres con domicilio en el territorio nacional de conformidad con la previsto en el artículo 2.2.1.2.4.2.14. del Decreto 1082 de 2015 o la norma que lo modifique, sustituya o complemente.

Para que el Proponente obtenga este puntaje debe diligenciar el Formato 12 – Acreditación de emprendimientos y empresas de mujeres y aportar la documentación requerida. Si el Proponente debió subsanar la entrega de dicho formato y/o los documentos exigidos para probar esta condición será válido para el criterio diferencial en cuanto al requisito habilitante relacionado con el número de contratos aportados para demostrar la experiencia solicitada. Sin embargo, no se tendrán en cuenta para la asignación de puntaje, por lo que obtendrá cero (0) puntos por este criterio de evaluación.

Tratándose de Proponentes Plurales este puntaje se otorgará si por lo menos uno de los integrantes acredita la calidad de emprendimientos y empresas de mujeres y tiene una participación igual o superior al diez por ciento (10 %) en el Consorcio o en la Unión Temporal.

La asignación de este puntaje no excluye la aplicación del puntaje para Mipyme.

PROPONENTE No. 1 - CONSORCIO ICA

El proponente aporta el FORMATO 12B – ACREDITACIÓN DE EMPRENDIMIENTO Y EMPRESAS DE MUJERES conforme a lo establecido en el numeral 4.4 EMPRENDIMIENTOS Y EMPRESAS DE MUJERES en donde acredita la calidad de emprendimientos y empresas de mujeres con domicilio en el territorio nacional de conformidad con la previsto en el artículo 2.2.1.2.4.2.14. del Decreto 1082 de 2015, por lo que su calificación es que CUMPLE y como consecuencia, obtiene 0.25 PUNTOS en este criterio.

PROPONENTE No. 4 - Leodegar Rafael Roys Mejia

El proponente NO APLICA.

Por lo tanto, se tiene la siguiente calificación:

No.	PROPONENTE	PUNTAJE POR EMPRENDIMIENTOS Y EMPRESAS DE MUJERES
1	CONSORCIO ICA	0.25
2	CONSORCIO POR UNA VIA 2024	0
3	CRISTIAN CAMILO BEDOYA PÉREZ	0
4	Leodegar Rafael Roys Mejia	0

5. PUNTAJE POR MIPYME DOMICILIADA EN COLOMBIA

De acuerdo a lo estipulado en el Pliego de Condiciones en el numeral 4.5.

La Entidad otorgará un puntaje de cero punto veinticinco (0.25) puntos al Proponente que acredite la calidad de Mipyme domiciliada en Colombia de conformidad con el artículo 2.2.1.2.4.2.4 del Decreto 1082 de 2015, en concordancia con el parágrafo del artículo 2.2.1.13.2.4 del Decreto 1074 de 2015, o la norma que lo modifique, complemente o sustituya.

Así las cosas, para obtener el puntaje, el Proponente entregará copia del certificado del Registro Único de Proponentes, el cual deberá encontrarse vigente y en firme al momento de su presentación. Si el Proponente debió subsanar la entrega del RUP, éste será válido para los criterios diferenciales en cuanto a los requisitos habilitantes relacionados con el número de contratos aportados para demostrar la experiencia solicitada y los índices de la Capacidad Financiera y Organizacional. Sin embargo, el certificado, no se tendrá en cuenta para la asignación del puntaje adicional, por lo que obtendrá cero (0) puntos por este factor de evaluación.

Tratándose de Proponentes Plurales este puntaje se otorgará si por lo menos uno de los integrantes acredita la calidad de Mipyme y tiene una participación igual o superior al diez por ciento (10%) en el Consorcio o en la Unión Temporal.

PROPONENTE No. 1 - CONSORCIO ICA

El proponente acredita la calidad de Mipyme domiciliada en Colombia de conformidad con el artículo 2.2.1.2.4.2.4 del Decreto 1082 de 2015, en concordancia con el parágrafo del artículo 2.2.1.13.2.4 del Decreto 1074 de 2015, por lo que su calificación es que CUMPLE y como consecuencia, obtiene 0.25 PUNTOS en este criterio.

PROPONENTE No. 4 - LEODEGAR RAFAEL ROYS MEJIA

El proponente acredita la calidad de Mipyme domiciliada en Colombia de conformidad con el artículo 2.2.1.2.4.2.4 del Decreto 1082 de 2015, en concordancia con el parágrafo del artículo 2.2.1.13.2.4 del Decreto 1074 de 2015, por lo que su calificación es que CUMPLE y como consecuencia, obtiene 0.25 PUNTOS en este criterio.

Por lo tanto, se tiene la siguiente calificación:

No.	PROPONENTE	PUNTAJE POR MIPYME DOMICILIADA EN COLOMBIA
1	CONSORCIO ICA	0.25
2	CONSORCIO POR UNA VIA 2024	0
3	CRISTIAN CAMILO BEDOYA PÉREZ	0
4	Leodegar Rafael Roys Mejia	0.25

2. CALIFICACIÓN DEFINITIVA DE LAS PROPUESTAS

Con base en lo anotado en este informe, la calificación definitiva de las propuestas es la siguiente:

Nº	PROPONENTE	CAPACIDAD JURÍDICA	CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL	CAPACIDAD RESIDUAL	CAPACIDAD TÉCNICA	EVALUACIÓN DEFINITIVA
1	CONSORCIO ICA	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL
2	CONSORCIO POR UNA VIA 2024	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	NO HÁBIL	NO HÁBIL
3	CRISTIAN CAMILO BEDOYA PÉREZ	HÁBIL	NO HÁBIL	NO HÁBIL	HÁBIL	NO HÁBIL
4	Leodegar Rafael Roys Mejia	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL

3. PROFESIONALES A CARGO DE LA EVALUACIÓN

SANDRA MILENA CADENA MORA
Evaluación Jurídica

MONICA MARCELA MOGOLLÓN
Evaluación Financiera

LUIS EDUARDO LEDEZMA RAMOS
Evaluación Técnica

Vo.Bo. LUIS EDUARDO LEDEZMA RAMOS
Director Territorial Cauca (E)

Elaboró: Ing. Luis Eduardo Ledezma Ramos
Dra. Sandra Milena Cadena Mora
Dra. Mónica Marcela Mogollón

Revisó: Dra. Sandra Milena Cadena Mora
Ing. Luis Eduardo Ledezma Ramos

Popayán, agosto 26 de 2024.