



**PATRIMONIO AUTÓNOMO COLOMBATES
LICITACIÓN PRIVADA ABIERTA N° 003 DE 2020**

RESPUESTA A OBSERVACIONES

En el marco de la Licitación Privada Abierta N° 003 de 2020, cuyo objeto es: **“CONSTRUCCIÓN DE PUENTE VEHICULAR SOBRE EL RÍO ORTEGA, MUNICIPIO DE EL TAMBO, DEPARTAMENTO DEL CAUCA”**, de manera extemporánea (conforme al término máximo establecido en el cronograma definido para el presente proceso), fueron recepcionadas las siguientes observaciones por medio del correo electrónico habilitado para tal fin.

Por lo anterior, se procede a dar respuesta en los siguientes términos:

VÍAS Y CANALES S.A.S.

- 1. Visita al sitio de la obra:** Solicitamos a la Entidad eliminar este requisito por que como es de total conocimiento en la actualidad se vive un Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológico en todo el Territorio Nacional, por lo cual una reunión como la que se pretende realizar vulnera lo estipulado por la ley colombiana y adicionalmente se ve con temor que es probable que se active una cuarentena obligatoria como la que hubo el año anterior.

RESPUESTA:

Se mantiene lo estipulado en los términos de referencia, en el entendido que es discrecional del participante asistir a la visita el día estipulado en el cronograma del proceso. Se trata de una convocatoria para una visita en un área rural a cielo abierto, con el cumplimiento de todas las medidas de bioseguridad establecidas por la normatividad legal vigente. Igualmente se recuerda a los oferentes que la ejecución de la obra se hará en el año 2021, año en donde debemos mantener las medidas de bioseguridad y trabajar bajo las condiciones que nos ha impuesto la pandemia del COVID-19. Esta situación no será excusa para el cumplimiento del cronograma de obra y de las obligaciones contractuales que se deriven de este proceso.

- 2. Promoción de la industria local:** Solicitamos a la Entidad modificar este criterio para que cualquier Persona Natural o Jurídica colombiana pueda recibir el puntaje por promoción a la Industria Nacional y no solo sea para provenientes o con Domicilio en el Departamento del Cauca.

RESPUESTA:

Se atiende parcialmente su solicitud. Se mantiene la condición establecida en los términos de referencia, para el caso de persona natural o jurídica que se presente como proponente único. Para el caso de proponente plural, en condición de consorcios o uniones temporales uno de los



integrantes debe pertenecer a la industria local, es decir, proveniente del departamento del Cauca.

- 3. Experiencia adicional:** Solicitamos a la Entidad eliminar este requisito o modificarlo para que la experiencia adicional se pueda acreditar con contratos que tengan similitud con la experiencia general y no se limite a contratos realizados en municipios PDET (Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial) y/o ZOMAC (Zonas más Afectadas por el Conflicto Armado).

RESPUESTA:

Se mantiene lo estipulado en los términos de referencia. Es indispensable que el participante tenga experiencia específica en la ejecución de proyectos de infraestructura vial-Puentes, en zonas ZOMAC y/o PDET, que exigen un conocimiento de las comunidades del sector y del manejo y ejecución de obras en estas zonas que se catalogan como las más afectadas por el conflicto armado. Este conocimiento le permite cumplir a cabalidad con los cronogramas y obligaciones del contrato a suscribir. Los municipios catalogados como ZOMAC en el País son en total 344.

- 4.** Al revisar los requisitos ponderables estos son muy sesgados y limitan la pluralidad de posibles oferentes, por tanto, solicitamos amablemente modificarlos y/o eliminarlos y así garantizar la igualdad para interesados en el proceso.

RESPUESTA:

Se dio respuesta a esta observación en los numerales anteriores 1.2.3.

MBM INGENIERÍA S.A.S.

- 5. VISITA AL SITIO DE LA OBRA (100 PUNTOS):** La entidad otorgará 100 puntos al proponente que efectúe la visita de obra, al respecto queremos recordar a la entidad que nos encontramos en emergencia declarada por el Gobierno Nacional debido al COVID-19, y actualmente nos encontramos en pico, algunas ciudades presentan restricciones de movilidad y toques de queda sectorizados, varias por no decir casi todas, de las empresas que nos presentamos a estos procesos licitatorios, estamos ubicadas en las diferentes ciudades del territorio nacional.

Lo anterior genera una dificultad en la movilización para quienes no nos encontramos en la zona cercana al sitio de la obra a visitar, con el agravante de exponer a nuestros colaboradores y a las mismas personas que lideran la visita a un posible contagio sin necesidad alguna, producto de los desplazamientos bien sea por vía aérea o terrestre; decimos sin necesidad alguna, por cuanto la entidad en la plataforma de manera juiciosa, ha publicado en su página los documentos suficientes que aportan la información técnica y financiera necesaria para que las empresas interesadas efectúen el análisis para la participación en el proceso.

Teniendo en cuenta lo anterior, nos encontraríamos en desigualdad de oportunidades frente a las empresas que se encuentran en la zona y que podrían desplazarse al sitio de la visita de una manera "segura".

Dado lo anterior, **solicitamos de la manera más respetuosa dejar como OPCIONAL la visita al sitio de las obras, sumado a que existe una matriz de riesgos que de manera clara establece las responsabilidades entre las partes.**

RESPUESTA:

Se mantiene lo estipulado en los términos de referencia, en el entendido que es discrecional del participante asistir a la visita el día estipulado en el cronograma del proceso. Se trata de una convocatoria para una visita en un área rural a cielo abierto, con el cumplimiento de todas las medidas de bioseguridad establecidas por la normatividad legal vigente. Igualmente se recuerda a los oferentes que la ejecución de la obra se hará en el año 2021, año en donde debemos mantener las medidas de bioseguridad y trabajar bajo las condiciones que nos ha impuesto la pandemia del COVID-19. Esta situación no será excusa para el cumplimiento del cronograma de obra y de las obligaciones contractuales que se deriven de este proceso.

- 6. EXPERIENCIA ADICIONAL (300 PUNTOS):** *"(...) Se otorgará hasta un máximo de 300 puntos, a aquellos Proponentes que acrediten dentro de su experiencia, contratos terminados adicionales a los presentados en la experiencia habilitante del Proponente, que tengan como objeto o que contengan dentro de su alcance: Construcción de puentes vehiculares de estructura en concreto reforzado o metálica o mixta cuya longitud sea mayor a 25 metros de acuerdo a la siguiente condición: Los contratos deben haberse realizado en municipios PDET (Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial) y/o ZOMAC (Zonas más Afectadas por el Conflicto Armado). Se otorgará 100 puntos por cada contrato siendo 300 puntos, el máximo a adquirir. Anexo No 6.1: Experiencia Adicional. (...)"*

Este requisito ponderable de la propuesta definido por la entidad, lo consideramos pertinente SOLO en cuanto al requerimiento de las características técnicas propias del proyecto a ejecutar, lo que si desborda, conlleva al escenario subjetivo y atenta contra la pluralidad de oferentes, es la condición adicional solicitada, veamos:

"(...) de acuerdo a la siguiente condición: Los contratos deben haberse realizado en municipios PDET (Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial) y/o ZOMAC (Zonas más Afectadas por el Conflicto Armado). Se otorgará 100 puntos por cada contrato siendo 300 puntos, el máximo a adquirir. Anexo No 6.1: Experiencia Adicional. (...)"

Si bien es cierto se podría otorgar puntaje adicional por experiencia adicional presentada, **solicitamos de la manera más respetuosa excluir la condición de los PDET y de las ZOMAC, por**

cuanto esta condición no aporta a las obras de infraestructura que se centran en parámetros técnicos, nada diferente a ser una condición excluyente de contratistas, con experiencia real en el campo de la Ingeniería y en el área de puentes específicamente (que es lo que realmente se debe solicitar y no más que esto), la entidad podría perder la oportunidad de evaluar y adjudicar a proponentes con experiencia mucho más notable, que si aporten a la ejecución de la obra y garanticen a la entidad una correcta ejecución.

Deseamos como lo mencionamos al inicio del escrito, que se mantenga la pluralidad y transparencia para los diferentes procesos que adelanta la entidad, como característica que los ha venido diferenciando de manera positiva respecto a otras entidades.

RESPUESTA:

Se mantiene lo estipulado en los términos de referencia. Es indispensable que el participante tenga experiencia específica en la ejecución de proyectos de infraestructura vial-Puentes, en zonas ZOMACy/o PDET, que exigen un conocimiento de las comunidades del sector y del manejo y ejecución de obras en estas zonas que se catalogan como las más afectadas por el conflicto armado. Este conocimiento le permite cumplir a cabalidad con los cronogramas y obligaciones del contrato a suscribir. Los municipios catalogados como ZOMAC en el País son en total 344.

MEGAPROYECTOS INTERNACIONAL LTDA

7. Se presenta un transporte para ese concreto MR-43 de 70 Km, lo cual indica la distancia de la planta al centro de gravedad de la obra corresponde a esos 70 Km. Sin embargo, el precio del insumo, concreto, en el APU del presupuesto oficial es de \$407.520,00, el cual está por debajo de los precios actuales del mercado.

La mano de obra de ese concreto está estimada en \$9.807,00; lo cual está totalmente fuera de la realidad, ya que fundir 1 m³ cubico de concreto premezclado se encuentra por el orden de \$90.000 y \$110.000.

RESPUESTA

El Concreto Hidráulico de resistencia MR-43, por sus características y composición, se estima fabricado en la ciudad de Popayán. Por la ubicación del proyecto y los volúmenes requeridos no se prevé la instalación de todo el montaje de fabricación en el sitio, de esta forma se prevé su transporte desde la planta a 70Km del sitio de instalación del puente. Este proyecto hace parte de los proyectos viabilizados por el sector transporte INVIAS y los precios corresponden a los históricos y vigentes establecidos por el INVIAS y la Gobernación del Departamento del Cauca y a los del Sector.

8. En el ítem 630.3 “Concreto de resistencia 28 Mpa”

En éste APU se presenta el insumo: concreto Resistencia 28 MPa, lo cual indica que también se contempla que éste concreto es llevado de planta, sin embargo en la parte del transporte se contempla una distancia de 1 Km; lo cual es incoherente, teniendo en cuenta que en el ítem 500.1 se contempló una distancia de 70 Km. De igual manera se observa que la mano de obra para la aplicación de ese concreto es de \$26.560; cifra muy por debajo de la realidad del mercado.

RESPUESTA

El Concreto de resistencia de 28Mpa es un concreto que es de fabricación en el sitio de la obra, y que por sus características puede elaborarse en el sitio de proyecto, habiendo ya transportado los agregados a la zona (estos sí desde las fuentes de materiales documentadas). Por lo anterior se considera un transporte local en la zona de proyecto. Este proyecto hace parte de los proyectos viabilizados por el sector transporte INVIAS y los precios corresponden a los históricos y vigentes establecidos por el INVIAS y la Gobernación del Departamento del Cauca y a los del Sector.

9. En el ítem 630.4 “Concreto de resistencia 21 Mpa”

Sucedo la misma situación que con el ítem 630.3 con relación al transporte y la mano de obra.

RESPUESTA

El Concreto de resistencia de 21Mpa es un concreto que es de fabricación en obra, y que por sus características puede elaborarse en el sitio de proyecto habiendo ya transportado los agregados a la zona (estos sí desde las fuentes de materiales documentadas). Por lo anterior se considera un transporte local en la zona de proyecto. Este proyecto hace parte de los proyectos viabilizados por el sector transporte INVIAS y los precios corresponden a los históricos y vigentes establecidos por el INVIAS y la Gobernación del Departamento del Cauca y a los del Sector.

10. En el ítem 630.6 “Concreto de resistencia 14 Mpa”

El APU que se presenta en éste ítem, evidencia que los materiales para la realización de éste concreto se encuentra a 1 Km de la obra, y en el anexo técnico se especifica lo siguiente: “No existe en la zona de influencia directa instalaciones que permitan todo el proceso de transformación del material a las características requeridas por las Especificaciones Generales de Construcción vigente, razón por la cual se estiman los transportes desde fuentes certificadas de la ciudad de Popayán.

Como ya se ha comentado, el Concreto de resistencia de 14Mpa es un concreto que es de fabricación en obra, y que por sus características puede elaborarse en el sitio de proyecto habiendo ya transportado los agregados a la zona (estos sí desde las fuentes de materiales documentadas). Por lo anterior se considera un transporte local en la zona de proyecto.

RESPUESTA:

Como se refiere en el anexo técnico, no existe en la zona de influencia directa instalaciones que permitan todo el proceso de transformación de material, entendidas como plantas de trituración y procesamiento de agregados pétreos que permitan su tratamiento hasta lograr las gradaciones requeridas para la fabricación del concreto, razón por la que se estima el transporte de estos insumos desde las fuentes de materiales documentadas para el posterior proceso de preparación del concreto de esta resistencia en obra. Este proyecto hace parte de los proyectos viabilizados por el sector transporte INVIAS y los precios corresponden a los históricos y vigentes establecidos por el INVIAS y la Gobernación del Departamento del Cauca y a los del Sector.

11. En el ítem 640.1 “ acero de refuerzo Fy 4200 Mpa

El insumo acero PDR-60, tiene un precio \$2.976,00; el cual es un precio muy por debajo del mercado.

Por lo anterior, vemos que en las actuales condiciones, el proyecto es inviable económicamente, por lo cual, muy respetuosamente, solicitamos se revisen estos aspectos, y dicho presupuesto sea estructurado bajo las condiciones actuales y reales del mercado de la construcción en aras de que dicho proyecto sea viable para las partes que intervendrán en el mismo.

RESPUESTA

El precio se encuentra acorde con los precios de mercado de la zona de influencia del proyecto. Este proyecto hace parte de los proyectos viabilizados por el sector transporte INVIAS y los precios corresponden a los históricos y vigentes establecidos por el INVIAS y la Gobernación del Departamento del Cauca y a los del Sector. Los precios de referencia del Instituto Nacional de Vías para el Cauca en el segundo semestre del año 2020 lo relaciona como un insumo a un valor de \$ 2986/Kg, la Gobernación del Cauca en sus precios de referencia lo relaciona (incluido figurado, amarre e instalación) a un valor de \$ 3823/kg.

El presente documento se publica el diecinueve (19) de enero de dos mil veintiuno (2021)