

DOCUMENTO DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS

A continuación, se presentan las respuestas a las consultas recibidas hasta el día 21 de noviembre de 2021.

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
1	Ingreso a la plataforma SUPLOS para acceso a Estudio de Mercado	<p>Frente a las inquietudes recibidas por varios Proveedores respecto al ingreso a la plataforma ADPROS-SUPLOS con el fin de acceder a la información del Estudio de Mercado, se indica la siguiente información:</p> <p>"Las Empresas interesadas en el proceso e interesadas en acceder a la información, deberán cumplir con los siguientes pasos:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Los proveedores que NO se encuentren inscritos en la plataforma SUPLOS https://suplos.com/, deberán realizar el debido proceso de inscripción.2. Los proveedores que SI se encuentren inscritos, deberán estar como mínimo validados en estado SIMPLE. Esta etapa se genera una vez los proveedores diligencian la información y envían a validación a soporte de la plataforma SUPLOS. <p>Para más información acerca de inscripciones y actualizaciones de estados en la plataforma SUPLOS, se pueden comunicar con:</p> <p>Laura García Profesional en Gestión de Abastecimiento SUPLOS Teléfono: (601) 4898100 Ext: 2. email: proveedores6@suplos.com Cra. 19b # 82-46 Of. 402 Bogotá."</p>
2	Considerar tecnología ART (Autonomous Rail Rapid Transit) para el proyecto.	<p>El corredor vial de la Avenida 80 se planificó desde finales del siglo pasado con una visión de largo plazo para que fuera un sistema que dinamizará el sector occidental de la ciudad de Medellín, para lo cual en ese entonces se reservó una franja de 30 m en la cual cupieran y se pudieran disfrutar muchos de los servicios urbanos disponibles. Con el tiempo este corredor se ha constituido como el principal movilizador de servicios de ciudad de la zona. La Empresa Metro de Medellín de acuerdo con su misión emprendió desde su Plan Maestro el reconocimiento de este corredor, entre otros, a través de una consultoría con TMB-ALG en el año 2007, los consultores estudiaron y lo vincularon como un corredor propicio para implementar en el</p>

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
		<p>un sistema de transporte masivo. Con la alianza con el Municipio de Medellín y el Metro desde el 2008 se adelantaron los estudios de prefactibilidad de este corredor, entre ellos se realizó el estudio de selección tecnológica con ALG-TMB el cual se terminó en 2009 y concluyó que el sistema a implementar era un sistema ferroviario urbano sobre rieles tipo Metro Ligero.</p> <p>Con la decisión de avanzar en estudios de factibilidad entre Alcaldía de Medellín y Metro, el proyecto, fue estudiado y diseñado como un sistema ferroviario urbano sobre rieles, cuyos estudios y diseños fueron actualizados en el año 2017. Lo anterior, de acuerdo con las necesidades específicas (actuales y futuras) de tipo social, económico y ambiental identificadas en la zona de influencia directa y a las disposiciones del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de la ciudad de Medellín.</p> <p>La determinación de la selección de un sistema ferroviario urbano con Tecnología de Metro Ligero se realizó por medio de una matriz multicriterio como se mencionó antes en el año 2009 por la empresa española ALG-TMB y dado que los estudios tenían un tiempo de haberse realizado, se ratificó la selección tecnológica en el año 2016 por la empresa francesa Systra.</p> <p>Con base en los resultados que arrojaron los estudios mencionados, la ciudad tomó la decisión de implementar un corredor de movilidad con un sistema ferroviario urbano sobre riles con tecnología de Metro Ligero, la cual fue validada por el Ministerio de Transporte, cumpliendo con el rigor técnico exigido por este, a través del Aval Técnico emitido por esa entidad el pasado 12 de marzo de 2020.</p> <p>Adicionalmente al Aval Técnico, el proyecto como sistema ferroviario urbano con tecnología de Metro Ligero, fue aprobado además en diferentes instancias nacionales y locales (CONPES, COMFIS, CONFIS y Convenio de Cofinanciación), situación que implica procesos ya en evolución asociados al proyecto de interés nacional “Construcción del Metro Ligero de la 80 Medellín”, tal y como está inscrito en la ficha del Banco de Proyectos de Inversión Nacional con radicado 2020011000010.</p> <p>De acuerdo con lo anterior, los diferentes interesados en el proceso Contractual deberán ajustarse a los requerimientos técnicos establecidos en los documentos publicados en esta primera fase.</p>

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
3	<p>Quisiéramos consultar si ustedes cuentan con la documentación en Ingles y si es así es posible que tengamos acceso a la misma para realizar el debido análisis y evaluación.</p>	<p>Agradecemos su interés en el proceso y sobre su consulta le indicamos que no disponemos de los documentos publicados en idioma inglés. Al respecto, le informamos que todo el proceso de contratación y su documentación será en idioma castellano. Y para la etapa de presentación de oferta se indica lo siguiente en el documento publicado “Condiciones Generales Solicitud Publica”, en el numeral 1.9 IDIOMA:</p> <p>“1.9 IDIOMA La Oferta y sus anexos, así como toda comunicación que se origine dentro de este proceso de contratación, deberán presentarse en idioma castellano. Los documentos que no estén en idioma castellano, deberán presentarse acompañados de una traducción simple por parte del Oferente. En todo caso, si el Oferente resulta Adjudicatario, debe presentar la traducción oficial al castellano de los documentos presentados en idioma extranjero. La traducción oficial debe ser el mismo texto presentado... “</p>
4	<p>Entendemos que la situación de conflicto de interés de la cual trata el último párrafo del numeral 4.5 del Borrador de Pliego de Condiciones (tampoco podrán participar quienes hagan de Supervisor o Interventor de la Estructuración o sus dependientes), aplica exclusivamente a los miembros de la figura asociativa que serán objeto de evaluación, y no a los subcontratistas del proyecto, es correcta nuestra apreciación? Lo anterior atendiendo lo dispuesto en los borradores de condiciones generales y habilitantes del proceso en referencia donde la entidad convoca a todos los interesados a presentar observaciones a dichos documentos.</p>	<p>EL numeral 4.5 de las Condiciones Habilitantes y De Evaluación está regulando el conflicto de intereses en la etapa del proceso de selección, de ahí que sea aplicable a todas aquellas personas que participen en el proceso en su calidad de oferente.</p>
5	<p>Entendemos que los consultores que participaron en etapas anteriores a la fase de los trabajos de ingeniería de Valor realizados por la empresa ARUP para el metro ligero de la Av. 80, no tendrán inhabilidad para participar en el proceso del asunto, ya sea como consultor, diseñador o como interventor o supervisor de estos trabajos. Confirmar que nuestro entendimiento es correcto.</p>	<p>Las causales de inhabilidad aplicables a este proceso de selección, corresponderán aquellas que se encuentren expresamente reguladas en la Ley, de ahí, que lo manifestado en su pregunta no se encuentre regulado dentro de las causales de inhabilidades aplicables al proceso, sin embargo, los oferentes deberán tener en cuenta las condiciones reguladas en el numeral 4.5 de las Condiciones Habilitantes y De Evaluación, para no incurrir en una condición que origine un conflicto de intereses, ya que de presentarse se aplicará la causal de rechazo del literal i) del numeral 4.6 del citado documento.</p>
6	<p>Parece faltar artículos del capítulo 3. No se encuentran los artículos 3.5.2.1 y 3.5.1.7 mencionados en Literal J del artículo 5.1.2.4 (página 17 de 49)</p>	<p>Se realizará la corrección correspondiente en una próxima versión del documento.</p>

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
7	<p>Capitulo 5.2.1.1 Literal b Experiencia especifica del Oferente en construcción de obras civiles (página 23 de 49) Se recomienda amablemente que la experiencia a aportar para las vías férreas sea incluido en el capítulo 5.2.1.3 Experiencia de los Proveedores de Sistemas Metro-Ferrovianos listados en la carta de Compromiso y sea retirado del capítulo 5.2.1.1 relativo a las obras civiles.</p> <p>Según nuestra experiencia y repartición de alcances en proyectos similares, la vía férrea debe ser considerada como parte del sistema integral y no como parte de las obras civiles. Esta solicitud se fundamenta en lo siguiente: -Las numerosas interfases entre la vía férrea y los distintos sistemas ferroviarios y su especificidad y complejidad técnica (interfases rueda carril, estudio de galibo, tratamiento de corrientes parásitos, interfase catenaria y vía férrea, interfase entre los aparatos de vía y la señalización, etc...) ameritan que la vía férrea sea considerada como un sistema ferroviario a parte entera y no como una extensión o una subcategoría de la obra civil. -La tecnicidad de temas como la mitigación de vibraciones, los estudios de aparatos de vía entre otros.</p> <p>Según definición de los sistemas Metro-Ferrovianos indicada en el artículo 2.1.27 (página 7 de 49), las vías férreas deberían ser consideradas como un sistema Metro ferroviario, ya que las vías férreas es un sistema necesario para la operación del sistema metro y es independiente y diferente a las estructura y obras de la obra civil.</p> <p>Por último, incluir las vías férreas en los sistemas Metro Ferroviario permitirá a las empresas especializadas en sistema de vías férreas participar a este proyecto sin tener que formar parte del oferente según artículo 5.1.7 Proveedores de Sistemas Metro – Ferroviarios y Diseñadores (página 21 de 49). Esto favorecerá la participación de un mayor número de empresas especializadas en vías férreas aumentando de este modo la calidad técnica y la competitividad de las ofertas que recibirá Metro.</p>	<p>La anotación será analizada y solucionada a medida que avance el proceso en sus etapas posteriores.</p>
8	<p>Entendemos que el proceso al encontrarse en la etapa de Request for Information, los requisitos de orden jurídico, financiero y técnico que se detallan en las condiciones generales y particulares del proceso no se deben</p>	<p>La anotación será analizada y solucionada a medida que avance el proceso en sus etapas posteriores.</p>

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	<p>presentar en el mes de diciembre. Agradecemos confirmar que este entendimiento es correcto.</p>	
9	<p>En el borrador de los pliegos indican que el objeto del proyecto es: EJECUTAR POR CUENTA Y RIESGO DEL CONTRATISTA, TODAS LAS LABORES Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS, GESTIÓN SOCIAL Y AMBIENTAL, EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN, LAS OBRAS NECESARIAS DE DESVÍOS DE TRÁNSITO, LAS OBRAS PARA REDES, LAS OBRAS NECESARIAS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LOS INDICADORES EN ETAPA DE GARANTÍA DE NIVEL DE SERVICIO, ASÍ COMO LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS, INSTALACIÓN, SUMINISTRO, PRUEBAS, PUESTA EN MARCHA DEL MATERIAL RODANTE Y DE LOS SISTEMAS FERROVIARIOS DEL METRO DE LA AVENIDA 80 EN LA CIUDAD DE MEDELLÍN .”, sin embargo entendemos que el contratista no tiene ninguna obligación en la operación ni con el cumplimiento de niveles de servicio.</p>	<p>La información relacionada con el proceso de selección así como los documentos de la estructuración serán publicadas en la página de la Empresa Metro de Medellín y su plataforma ADPROS.</p>
10	<p>Solicitamos retirar la restricción planteada en el literal j del parágrafo 5.1.2.4., según el cual una figura asociativa puede tener uno o varios líderes cuya participación mínima es del 40%, dicha condición limita la opción de conformar la mejor opción de figura asociativa de acuerdo con las necesidades del proyecto, sugerimos que la participación mínima de los líderes sea del 25%.</p>	<p>La anotación será analizada y solucionada a medida que avance el proceso en sus etapas posteriores.</p>
11	<p>3. Solicitamos retirar la restricción planteada en el literal k del parágrafo 5.1.2.4., que estipula: “La figura asociativa debe integrar como mínimo una persona que ejecute las actividades de obra civil y una persona que ejecute las actividades de material rodante.”. Lo anterior teniendo en cuenta que las empresas cuyo objeto social está relacionado con la fabricación e instalación de material rodante por lo regular no contratan directamente con entidades estatales y algunas tienen esa línea de negocio descartada.</p>	<p>La anotación será analizada y solucionada a medida que avance el proceso en sus etapas posteriores.</p>
12	<p>De acuerdo a lo señalado en el parágrafo 6.1.2.1., entendemos que, para las personas jurídicas colombianas como las sucursales en Colombia de multinacionales, aplica lo estipulado en el literal c, para la obtención de cinco (5) puntos por apoyo a la industria nacional. ¿es correcto nuestro entendimiento?</p>	<p>Los requisitos habilitantes para la presentación de la oferta se encuentran publicados en el documento "CONDICIONES HABILITANTES Y DE EVALUACIÓN". Las aclaraciones puntuales serán atendidas en el marco del proceso de selección.</p>
13	<p>Solicitamos el retiro del factor ponderable planteado en el parágrafo 6.1.4., lo anterior teniendo en cuenta que la integración y puesta en servicio de los sistemas Metro-Ferrovianos (alimentación eléctrica, señalización ferroviaria</p>	<p>La anotación será analizada y solucionada a medida que avance el proceso en sus etapas posteriores.</p>

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	y control de trenes) corresponden al operador del sistema férreo y está fuera del alcance de la presente licitación.	
14	Solicitamos aclarar el tipo de contrato (precios unitarios, llave en mano).	Los requisitos habilitantes para la presentación de la oferta se encuentran publicados en el documento "CONDICIONES HABILITANTES Y DE EVALUACIÓN". Las aclaraciones puntuales serán atendidas en el marco del proceso de selección.
15	Solicitamos aclarar la forma de pago, sugerimos que la misma sea de acuerdo con avance de obra.	Los requisitos habilitantes para la presentación de la oferta se encuentran publicados en el documento "CONDICIONES HABILITANTES Y DE EVALUACIÓN". Las aclaraciones puntuales serán atendidas en el marco del proceso de selección.
16	8. Solicitamos que se considere en la forma de pago un anticipo.	La anotación será analizada y solucionada a medida que avance el proceso en sus etapas posteriores.
17	<p>En cuanto a la experiencia requerida solicitan lo siguiente 5.2.1.2 a. Experiencia específica del Oferente en material rodante de pasajeros. Adicionalmente, el Oferente deberá acreditar en forma individual o en alguna forma asociativa que, haya iniciado con posterioridad al 01 de enero de 2000 ha fabricado, suministrado y puesto en operación al menos siete (7) proyectos, en diferentes ciudades, de material rodante del tipo tranvía o tren-tram o metros ligeros, bidireccionales, de piso bajo exceptuando la zona de bogíes, con ruedas de acero sobre trocha estándar, métrica o yardica, para el transporte de pasajeros, en zonas urbanas, los cuales deben haber entrado en operación con antelación a la fecha de presentación de las Ofertas. Se solicita sea modificada de la siguiente manera: Adicionalmente, el Oferente deberá acreditar en forma individual o en alguna forma asociativa que, haya iniciado con posterioridad al 01 de enero de 2000 ha fabricado, suministrado y puesto en operación al menos cuatro (4) proyectos, en diferentes ciudades, de material rodante del tipo tranvía o tren-tram o metros ligeros, bidireccionales, de piso bajo exceptuando la zona de bogíes, con ruedas de acero sobre trocha estándar, métrica o yardica, para el transporte de pasajeros, en zonas urbanas, los cuales deben haber entrado en operación con antelación a la fecha de presentación de las Ofertas y diez (10) proyectos, en diferentes ciudades, de material rodante del tipo tranvía o tren-tram o metros ligeros, unidireccionales, de piso bajo exceptuando la zona de bogíes, con ruedas de acero sobre trocha estándar, métrica o yardica, para el transporte de</p>	La anotación será analizada y solucionada a medida que avance el proceso en sus etapas posteriores.

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	pasajeros, en zonas urbanas, los cuales deben haber entrado en operación con antelación a la fecha de presentación de las Ofertas.	
18	Finalmente, de acuerdo con los documentos publicados y la magnitud del proyecto se requiere un tiempo mínimo de preparación de oferta, se solicita prorroguen el cierre por lo menos tres meses más.	Se recuerda que estamos actualmente en una etapa de Estudio de Mercado. En la siguiente etapa del proceso se indicarán los plazos correspondientes a las siguientes etapas del proceso.
19	Con relación a los REQUISITOS FINANCIEROS, indicados en el numeral 19 de la Hoja de Términos, queremos preguntar si los mismos permanecen vigentes o si por el contrario fueron cambiados. Hemos leído sobre la existencia de un cuarto de datos financiero, pero lamentablemente no hemos podido localizarlo en los documentos listados en la página web del Metro.	Este cuarto de datos está restringido para las entidades financieras que potencialmente harán parte de la financiación pública del Proyecto y que suscribieron compromiso de confidencialidad

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	<p>Con respecto al Criterio de Evaluación de Ofertas asociado al requisito de Fabricación Local de Trenes, nos permitimos manifestar respetuosamente los argumentos por los cuales se considera que este Criterio limita la participación plural de oferentes, limita la sana y libre competencia entre los proveedores de Material Rodante y en este caso representaría la no presentación de ofertas en el proceso por parte de empresas con experiencia relevante a nivel mundial en este tipo de proyectos. Lo anterior, haciendo hincapié en los evidentes perjuicios que esta circunstancia tiene para la selección objetiva de la oferta, el deber de escoger la oferta más favorable y en general, los intereses de la entidad.</p> <p>En primer lugar, debe destacarse que no observamos que la inclusión de capacidad local de fabricación de trenes como criterio ponderable dentro del proceso de selección atienda a un estudio de mercado sobre el desarrollo de esta industria en el país. Específicamente, se tiene que un grupo muy reducido de fabricantes y casi exclusivamente un proveedor estaría en la capacidad para obtener el puntaje asociado a este criterio. Lo anterior, implica en nuestro entender una afectación al principio de igualdad entre oferentes, libre competencia y selección objetiva.</p> <p>En este caso la especialidad del criterio ponderable no guarda una relación directa con la valoración de la mejor propuesta para satisfacer la necesidad objeto del proceso de selección, pero podría terminar beneficiando a un determinado oferente. Si bien la entidad no se encuentra sometida a adelantar el proceso bajo las modalidades de selección de la Ley 80 de 1993, debe recordarse que de acuerdo con el artículo 13 de la Ley 1150 de 2007, las entidades estatales que por disposición legal cuenten con un régimen contractual excepcional al del Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, aplicarán en desarrollo de su actividad</p>	<p>La anotación será analizada y solucionada a medida que avance el proceso en sus etapas posteriores.</p>

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	<p>contractual, acorde con su régimen legal especial, los principios de la función administrativa y de la gestión fiscal de que tratan los artículos 209 y 267 de la Constitución Política.</p> <p>En este sentido, como principio fundante de la participación de extranjeros se aborda el derecho-principio de igualdad, que se traduce en la expresión según la cual para el apropiado ejercicio de este derecho: se debe garantizar el trato paritario e igualitario de las personas y el trato diferenciado a favor de grupos en condiciones diversas que lo justifican. Específicamente en un proceso de selección implica el derecho del particular de participar en idénticas oportunidades respecto de otros oferentes y de recibir el mismo tratamiento, salvo distinciones de índole legal o que en efecto deriven en la selección de una mejor oferta. Esto indica que le queda prohibido a la administración establecer cláusulas discriminatorias en las bases de los procesos de selección, o beneficiar con su comportamiento a uno de los interesados o participantes en perjuicio de los demás.</p> <p>El Consejo de Estado ha señalado que la igualdad se traduce en la identidad de oportunidades dispuesta para los sujetos interesados en contratar con la administración, y gozar de las mismas oportunidades, lo cual se logra, siguiendo a la doctrina, cuando concurren los siguientes aspectos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Las condiciones deben ser las mismas para todos los competidores. 2) Debe darse preferencia a quien hace las ofertas más ventajosas para la administración. (Consejo de Estado. Sentencia de 11 de marzo de 2004). <p>El trato diferente se encuentra justificado para la Corte Constitucional en el evento de cumplirse los requisitos de:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) la situación de hecho en que se encuentran los distintos sujetos no es la misma, toda vez que unos presentan mejores garantías de seriedad que otros, dados sus antecedentes profesionales. b) El trato diferente persigue un fin, cual es la consecución del interés general, y este principio es constitucionalmente válido, lo cual hace razonable el trato diferente, y c) el trato diferente es racional, dado que resulta adecuado para la obtención del fin perseguido, esto es la garantía de la prevalencia del interés general (Corte Constitucional. C. 887 de 2002) <p>No obstante, en relación con el criterio de fabricación local del material rodante no se observa las razones que motiven la inclusión de dicho trato</p>	

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	<p>discriminatorio y el soporte de que dicho criterio permite la selección de la oferta más favorable para la entidad.</p> <p>Por otro lado, el artículo 19 de la Ley 80 de 1993 consigna la reciprocidad en los procesos de contratación estatal indicando que se concederá al proponente de bienes y servicios de origen extranjero, el mismo tratamiento y en las mismas condiciones, requisitos, procedimientos y criterios de adjudicación que el tratamiento concedido al nacional, exclusivamente bajo el principio de reciprocidad.</p> <p>Exponiendo el parágrafo 1°. Que le corresponde al Gobierno Nacional, en los acuerdos, tratados o convenios que celebre para estos efectos, establecer todos los mecanismos necesarios para hacer cumplir el tratamiento igualitario entre el nacional y el extranjero tanto en Colombia como en el territorio del país con quien se celebre el mencionado acuerdo, convenio o tratado.</p> <p>El parágrafo 2°. aclara que cuando para los efectos previstos en el citado artículo no se hubiere celebrado acuerdo, tratado o convenio, los proponentes de bienes y servicios de origen extranjero podrán participar en los procesos de contratación en las mismas condiciones y con los mismos requisitos exigidos a los nacionales colombianos, siempre y cuando en sus respectivos países los proponentes de bienes y servicios de origen colombiano gocen de iguales oportunidades.</p> <p>Por último, debe recordarse que mediante la Ley 1669 del 16 de julio de 2013 se ratificó el tratado de libre comercio entre la Unión Europea y Colombia. El Título VI del citado acuerdo establece las reglas aplicables en materia de contratación pública. De acuerdo con el artículo 173 del citado acuerdo, este título se aplica a cualquier medida adoptada por una parte relativa a la contratación pública cubierta, aclarando que se entenderá por contratación pública la contratación realizada con propósitos gubernamentales de mercancías, servicios, o cualquier combinación de éstos de conformidad con lo especificado, respecto de cada Parte, en el Apéndice 1 del Anexo XII (Contratación Pública).</p> <p>El artículo 175 del acuerdo incluye los principios generales que deben regir a las partes en el desarrollo de sus procesos de contratación pública, a saber:</p> <p>“1. Con respecto a cualquier medida relativa a la contratación pública cubierta:</p> <p>(a) La Parte UE, incluidas sus entidades contratantes, otorgarán inmediata e</p>	

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	<p>incondicionalmente a las mercancías y servicios de los Países Andinos signatarios, y a los proveedores de los Países Andinos signatarios que ofrezcan tales mercancías y servicios, un trato no menos favorable que el trato otorgado a sus propias mercancías, servicios y proveedores.</p> <p>(b) Cada País Andino signatario, incluidas sus entidades contratantes, otorgarán inmediata e incondicionalmente a la mercancías y servicios de la Parte UE, y a los proveedores de la Parte UE que ofrezca tales mercancías y servicios, un trato no menos favorable que el trato otorgado a sus propios mercancías, servicios y proveedores.</p> <p>2. Con respecto a cualquier medida relativa a la contratación pública cubierta, una Parte, incluidas sus entidades contratantes no deberá:</p> <p>(a) Dar a un proveedor establecido en su territorio un trato menos favorable que el otorgado a otro proveedor establecido en dicho territorio en razón del grado de afiliación o propiedad extranjera; o</p> <p>(b) Discriminar a un proveedor establecido en su territorio en razón de que las mercancías o servicios ofrecidos por dicho proveedor para una determinada contratación pública sean mercancías o servicios de otra Parte.”</p> <p>Sobre este punto, debe recordarse lo expuesto por el Manual para el manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación expedido por Colombia Compra Eficiente:</p> <p>“Salvo por algunas excepciones, todas las demás Entidades Estatales del nivel municipal (incluidas las entidades descentralizadas indirectas¹² y los esquemas asociativos) están incluida en la lista de Entidades de los Acuerdos Comerciales con Chile; el Triángulo Norte (únicamente con El Salvador y Guatemala), la Unión Europea; y, por la Decisión 439 de 1998 de la Secretaría de la CAN.”</p> <p>Si bien dentro de las excepciones se encuentra los procesos adelantados mediante un régimen de contratación privada, atendiendo a la importancia del presente proceso de selección y la necesidad de garantizar la participación de una pluralidad de oferentes, se considera procedente la aplicación dispositiva del trato nacional en los términos referidos en el acuerdo de libre comercio.</p> <p>Adicionalmente, la obligatoriedad de fabricación local impactaría en los beneficios de exoneración del IVA aplicable a todo el Componente de Material Rodante del proyecto. En particular, porque, al tratarse de una fabricación local se debería realizar la importación de las piezas o partes del</p>	

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	<p>Material Rodante, clasificando arancelariamente cada una de las piezas bajo la subpartida arancelaria correspondiente a la parte. Sin que se pueda considerar las piezas como un todo, a saber, el Material Rodante.</p> <p>En efecto, al importar las piezas o partes (o en su defecto los subensambles) sin que se trate del Material Rodante desensamblado las partes no mantendrían las características esenciales del bien armado, por lo cual, aduaneramente son consideradas como partes y no como la unidad “Material Rodante”.</p> <p>En consecuencia, las partes o piezas deberán ser clasificadas arancelariamente como tales y deberán pagar los tributos aduaneros (arancel e IVA) que correspondan a la subpartida bajo la cual estos se clasifican.</p> <p>En adición a todo lo anterior, la obligatoriedad de fabricación local tendría un impacto adverso en el beneficio de exclusión del Impuesto a las Ventas (“IVA”) aplicable al Componente de Material Rodante del proyecto, con base en las siguientes consideraciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se trata de un proyecto de Gestión Eficiente de Energía (“GEE”), el cual podría acceder a ciertos beneficios fiscales. • El numeral 7 del artículo 424 del Estatuto Tributario establece una exclusión de IVA sobre los activos destinados a, entre otros, proyectos de eficiencia energética. • La aplicación del artículo 424 del Estatuto Tributario requiere tramitar una certificación ante la Unidad de Planeación Minero Energética (“UPME”) y la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (“ANLA”). • Para efectos de lo anterior la UPME estableció, mediante Resolución 196 de 2020, los requisitos y procedimiento que deben surtirse ante dicha entidad para obtener el certificado que permita continuar el trámite ante la ANLA y obtener el Certificado de Beneficio Ambiental que permitirá acceder a la exclusión del IVA (numeral 6.1. del artículo 6 de la Resolución 196 de 2020). • Dentro de los requisitos que señala la Resolución, se destaca que el proyecto se enmarque dentro de las acciones y medidas sectoriales contenidas en las Resoluciones MME-MADS-MHCP 1988 de 2017 y MME-MADS-MHCP 0367 de 2018, descritas en el Anexo No. 1. • De forma concordante, bajo el capítulo de Sector Transporte - Uso de electricidad en las categorías flota sector oficial y transporte público de pasajeros en las principales ciudades del país, dicho Anexo No. 1 señaló que 	

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	<p>los equipos, elementos o maquinaria susceptibles de los incentivos son: “Vehículos de servicio oficial, motos y automóviles de uso particular y vehículos para transporte público de pasajeros (individual o colectivo, incluyendo sistemas de cable aéreo) en las principales ciudades país. (Pueden ser integrados como una unidad o chasis más carrocería).”</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nótese que la Resolución sólo cubre a los vehículos, entendidos como los elementos que lo componen una vez integrados (la unidad) o al chasis más la carrocería. Sin embargo, la Resolución no incluye los elementos separados que, después de ser ensamblados, resulten en el vehículo. • De esta forma, si dichos elementos no pueden considerarse una unidad, chasis o carrocería, no son objeto de certificación y no tienen derecho a la exclusión del IVA. • Por tanto, en aplicación del Anexo No. 1. referido, la UPME no emitirá certificado alguno sobre dichas piezas y el beneficio de exclusión de IVA no aplicaría en la importación o en la compra local, incluso si se destinan al ensamblaje de un vehículo que sí estaría cubierto por la certificación de la UPME. <p>Es importante advertir que, con la entrada en vigencia de la Ley 2099 de 2021, los proyectos de GEE podrían quedar cubiertos por la exclusión de IVA del artículo 12 de la Ley 1715 de 2014. Para acceder a dicho beneficio de exclusión de IVA, es necesario igualmente que la inversión sea evaluada y certificada como acción o medida de GEE por parte de la UPME. Debido a la ausencia de reglamentación bajo la Ley 2099 de 2021, es incierto los requisitos y proyectos que serían calificados, pero es posible que se utilicen los mismos criterios de la Resolución 196 citada anteriormente.</p> <p>Con ello en mente, el Criterio de Evaluación consistente en que el tren se fabrique en Colombia implica que el potencial contratista deba adquirir en el mercado nacional o importar las piezas que, por sí solas, no clasifiquen en una unidad, en chasis ni en carrocería y, por ello, estarían gravadas con IVA. En un escenario normal, el IVA pagado por el contratista por la compra o en la importación podría ser tratado como descontable si es que factura el IVA a su contratante por el bien vendido o por el servicio prestado, por lo que no habría impacto en el precio que cobre el contratista a su contratante. En efecto, de acuerdo con el artículo 488 del Estatuto Tributario, el IVA pagado por las adquisiciones de bienes corporales muebles y servicios, y por las importaciones que, de acuerdo con las disposiciones del impuesto a la renta, resulten computables como costo o gasto de la empresa y que se</p>	

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	<p>destinen a las operaciones gravadas con el IVA, otorgan derecho a descuento.</p> <p>Sin embargo, en el presente caso, nos encontramos con dos situaciones partiendo de la base que el proyecto se desarrollará bajo la modalidad “llave en mano” el cual, para efectos tributarios, se considera contrato de construcción y de obra:</p> <p>(i) El contratante es una entidad descentralizada del orden municipal, circunstancia que resulta en que todos los contratos de obra pública suscritos por esta se encuentren excluidos de IVA (artículo 100 de la Ley 21 de 1992). Por tanto, el IVA pagado por el contratista en la compra o importación de las piezas que conformarán el tren y que no se consideren unidad o chasis más carrocería, no podrá ser tratado como descontable y será un mayor valor de la obra. Esto implicará que el contratista deba incrementar el precio del contrato a suscribir con la entidad contratante.</p> <p>(ii) Si es que la exclusión en comento no opera, el IVA que puede cobrar el contratista no corresponderá al total del precio facturado al contratante sino a los honorarios obtenidos por el constructor y si no se pactan, sobre la utilidad de este y además, el contratista sólo podrá solicitar como IVA descontable, los IVA pagados por los gastos directamente relacionados con los honorarios y con la utilidad y en ningún caso podrá solicitar como descontable el IVA pagado por los costos y gastos necesarios pagados por la construcción del bien (artículo 1.3.1.7.9. del Decreto 1625 de 2016).</p> <p>Lo anterior implica que, dado que el pago de las piezas que conformarán el tren corresponde a costos necesarios para la construcción del bien, el IVA pagado en la importación de ellas no podrá ser tratado como descontable por el contratista y será un mayor valor de la obra. Esto implicará que el contratista deba incrementar el precio del contrato a suscribir con la entidad contratante.</p> <p>Sea cual sea la opción, el Criterio de Evaluación implica que el contratista tenga un sobrecosto que no es recuperable y que implique, en la práctica, incrementar el valor del contrato lo cual, además, impactaría en otro Criterio de Evaluación descrito en el numeral 6.1.1 del documento “Condiciones de Participación, Habilitantes y de Evaluación” puesto que el mayor sobrecosto puede llevar a que la Oferta Económica supere el Valor Máximo de la Oferta y que a la postre, la Oferta sea rechazada. Desde el inicio, el oferente sabe que su oferta será rechazada.</p>	

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	<p>Como empresa líder en el sector ferroviario, recomendamos excluir totalmente el referido criterio de la evaluación de ofertas.</p>	

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	<p>Con respecto al Criterio de Evaluación de Ofertas asociado al Mantenimiento Preventivo, entendemos que este Criterio también limita la sana y libre competencia entre los proveedores de Material Rodante, al privilegiar aquellos que estén ya previamente establecidos en Medellín, en perjuicio de otros fabricantes que aún no tengan una base instalada para mantenimiento de infraestructuras ferroviarias en la ciudad, lo que, incluso, desestimula que nuevas empresas se instalen en la región en lo que se considera una vulneración del principio de libre competencia.</p> <p>En efecto, por regla general los interesados –aspirantes o participantes- en un proceso de selección tienen diferentes calidades derivadas de su experiencia, de su organización, de los equipos que pueden poner a disposición del contrato, etc.; sin embargo, el tratamiento diferente que puede establecer la entidad en sus pliegos de condiciones para satisfacer la específica necesidad tiene su fundamento en el interés general perseguido con el contrato. Al respecto, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado ha precisado:</p> <p>“Las autoridades contratantes en los pliegos de condiciones pueden incluir, además de los criterios indicados en la ley, otros factores que deban tenerse en cuenta, de conformidad con el objeto del contrato, así como la ponderación o calificación que se asigna a cada uno de ellos en la correspondiente evaluación de las propuestas, sin que ello signifique la permisión de incluir factores discriminatorios que violen el principio de igualdad de oportunidades entre los licitantes, el cual es, sin duda, esencia de la selección objetiva del contratista.” (Sala de Consulta y Servicio Civil, Consejo de Estado. Concepto del 14 de septiembre de 2001, Rad,1373).</p> <p>No obstante, dicho tratamiento diferenciado no puede desconocer el principio de libre competencia el cual en el entender del Consejo de Estado conlleva, entonces, a la no discriminación para el acceso en la participación dentro del proceso de selección, posibilitar la competencia y oposición entre los interesados en la contratación, lo anterior, mientras advierte la Corporación lo siguiente:</p> <p>“Consecuencia de este principio es el deber de abstención para la administración de imponer condiciones restrictivas que impidan el acceso al procedimiento de selección, por lo que resulta inadmisibles la inclusión en los pliegos de condiciones de cláusulas limitativas que no se encuentren autorizadas por la Constitución y la Ley, puesto que ellas impiden la más amplia oportunidad de competencia y atenta contra los intereses</p>	<p>La anotación será analizada y solucionada a medida que avance el proceso en sus etapas posteriores.</p>

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
	<p>económicos de la entidad contratante, en razón a que no permiten la consecución de las ventajas económicas que la libre competencia del mercado puede aparejar en la celebración del contrato." (Consejo de Estado. Sentencia de 3 de diciembre de 2007).</p> <p>Adicionalmente, el legislador expresó de manera clara que "(...) la oferta más favorable será aquella que, teniendo en cuenta factores técnicos y económicos de escogencia y la ponderación precisa y detallada de los mismos, contenida en los pliegos de condiciones o sus equivalentes, resulte ser la más ventajosa para la entidad".</p> <p>Por lo anterior, darle a este criterio más puntos que el requisito de Integración y Puesta en Servicio, no garantiza la selección de la oferta más favorable y no atiende entre la relevancia de los criterios ponderables, de manera que, si mantenido esta disposición, entendemos que debería tener una puntuación asociada muy inferior a los 10 puntos actuales.</p>	

ID	PREGUNTA	RESPUESTA
20	<p>Respecto al Criterio de Evaluación de Ofertas asociado al requisito de Integración y Puesta en Servicio, vemos como fundamental la inclusión de este requisito, dado que las reglas de la RFI permiten que un proponente se califique técnicamente aportando la experiencia de más de un subcontratista electromecánico. Sin embargo, la capacidad de integración y puesta en marcha de sistemas electromecánicos similares debe contemplar no solo la alimentación eléctrica, señalización y control de trenes, sino también las interfaces con el Material Rodante y la vía férrea, de modo se garantice que cualquier proponente que sea adjudicatario, se encuentra lo suficientemente capacitado para entregar de manera exitosa un sistema tranviario integrado. De esa manera, recomendamos que este requisito evalúe la capacidad de integración de un sistema tranviario del tipo LRV como un todo, y no de manera particular a tres subsistemas entre los que no existe interfaz como sucede, por ejemplo, entre la Catenaria y la señalización. Además, al considerar esa observación para la integración y puesta en marcha de los sistemas electromecánicos, dicho Criterio debería tener una ponderación muy superior a 5 puntos por la importancia que tiene para la ejecución y operación exitosa del proyecto el que se asegure una experimentada gestión de las interfaces entre los diferentes subsistemas.</p>	<p>La anotación será analizada y solucionada a medida que avance el proceso en sus etapas posteriores.</p>
21	<p>Aun asociado al Criterio de Calificación de las Ofertas publicado en la presente RFI y considerando que no está prevista una fase de precalificación técnica, en aras de obtener una competencia abierta dentro de los más altos estándares internacionales, sugerimos insistir que el Criterio de Calificación de las ofertas incluya una evaluación técnica cuantitativa (notas atribuidas a las ofertas técnicas), que a su vez sea ponderado en la evaluación de la oferta más competitiva. Siendo así, respetuosamente recomendamos que se incluya entre los Criterios de Calificación de las Ofertas un ítem específico, con una cantidad de puntos relevante, para la Evaluación Técnica de las Ofertas Técnicas presentadas por los distintos proponentes, considerando la calidad y robustez de la metodología ejecutiva propuesta, planificación de actividades y descripción de caminos críticos, organigrama de los puestos clave, histograma de equipos y mano de obra, entre otros, todo ello con el objetivo de garantizar la selección de la oferta que luego entregue la solución que responda a la especificación solicitada y ofertada.</p>	<p>La anotación será analizada y solucionada a medida que avance el proceso en sus etapas posteriores.</p>