

**RESPUESTA A OBSERVACIONES A LA SOLICITUD DE INFORMACION PROVEEDORES  
NO. 013 DE 2023**

**PROCESO:** Solicitud de Información a Proveedores No. 013 de 2023 (SIP-013-2023-FENOGE)

**OBJETO:** “Realizar la factibilidad, diseño, suministro, transporte e instalación e integración de un piloto de movilidad sostenible, para generar alternativas de transporte limpio que mejoren las condiciones socioeconómicas de las comunidades, en conjunto con un programa de formación, socialización y capacitación en actividades de administración, operación y mantenimiento de la iniciativa implementada y de igual manera en temáticas asociadas a GEE.”

**OBSERVANTE:** RENNORGY (director.ingenieria@rennorgy.com)

**FECHA, HORA Y MEDIO DE PRESENTACIÓN DE LA OBSERVACIÓN:** 6 de septiembre de 2023 a las 14:18 horas. Correo electrónico contratacion@fenoge.gov.co

**Observación/aclaración No. 1:**

“1. Para poder hacer una correcta caracterización de las poblaciones, identificación de modelos socioeconómicos de desarrollo y sostenibilidad de la iniciativa, así como lo presupuesto que se requiere para la puesta en marcha de dicho proyecto, es indispensable saber cuáles son los municipios de los departamentos de La Guajira, Bolívar y Nariño en los cuales se tiene pensado hacer la implementación de las soluciones de movilidad, dado que en el documento solo hacen referencia a Jamundí, San Andres y Providencia.”

**Respuesta a observación/aclaración No. 1:**

El FENOGE tendrá en cuenta la observación para el eventual proceso de selección en el sentido de adicionar una obligación específica para el componente No. 1, con el fin de desarrollar una etapa de caracterización y priorización a partir de lo cual se puedan seleccionar los municipios con mayor potencial y beneficio de dichas soluciones, respecto de los departamentos objeto de la presente SIP.

**Observación/aclaración No. 2:**

“2. Para el desarrollo y socialización del programa es indispensable contar con la participación de autoridades regionales, así como contar con el respaldo permanente del gobierno nacional para la implementación de este proyecto. Por tanto, es importante saber cómo se involucrará este en los momentos que se requiera su intervención y participación para garantizar la transparencia y el efectivo cumplimiento de los objetivos propuestos.”

**Respuesta a observación/aclaración No. 2:**

El FENOGE se permite aclarar que de acuerdo a lo expresado en las obligaciones específicas No.7 “Identificar y elaborar un diagrama de los actores involucrados en el desarrollo del

proyecto, incluyendo roles y funciones de cada uno de ellos.” y No. 10 “Realizar reuniones con los actores involucrados en el desarrollo del proyecto con el fin de socializarlo, y definir la metodología de trabajo que garantice la correcta ejecución del proyecto.”, será responsabilidad del futuro contratista presentar la metodología que vinculará los diferentes tipos de actores, que deberá incluir autoridades de orden nacional y/o regional en donde definirá la importancia de cada uno y sus roles en la ejecución del proyecto, esto con el fin de dar cumplimiento de estas obligaciones.

**Observación/aclaración No. 3:**

“3. Dentro del capítulo de Obligaciones Específicas:

- a. En el numeral 1, se hace referencia a realizar una serie de reuniones con autoridades competentes, supervisión para la implementación del proyecto, teniendo en cuenta permisos de acceso y protocolos de acceso a predios a intervenir. Dicha intervención debe discutirse y aprobarse en conjunto con la comunidad afectada, por lo que no podría presentarse una propuesta final a la supervisión sin haber contactado previamente a las comunidades y autoridades regionales. El alcance de esta obligación es demasiado amplio, y lo limita el numeral 2) debido a que es el insumo para realizar el PDT
- b. En el numeral 2 se hace referencia sobre la entrega de un Plan Detallado de Trabajo en los diez (10) días hábiles posteriores a la firma del acta de inicio del contrato. Dicho PDT debe contener las actas, conclusiones y recomendaciones tenidas en cuenta en el numeral 1. Hay que tener en cuenta que son 7 municipios en diferentes departamentos en los cuales hay que socializar actividades a desarrollar, acordar la forma de trabajo, conseguir permisos y demás detalles, y para esto hay solo 10 días de plazo para la entrega. Por tal motivo, consideramos que el plazo ahí establecido debe ser mucho más amplio, teniendo en cuenta que las intervenciones en territorio deben construirse primero desde la confianza e información con la comunidad afectada, por lo que el inicio del proyecto debe ser más pausado, generando una aceleración en tiempos hacia la fase final de implementación.  
(...)”

**Respuesta a observación/aclaración No. 3:**

El FENOGE tendrá en cuenta parcialmente la observación para el eventual proceso de selección, en el sentido de:

1. La obligación específica No. 1 busca establecer un canal de comunicación y coordinación entre el futuro contratista y las autoridades competentes para asegurarse de que todas las actividades se realicen de manera adecuada y en cumplimiento con los requisitos y regulaciones establecidas. Esta actividad puede desarrollarse durante toda la ejecución de futuro contrato.
2. La obligación específica No. 2 busca establecer una hoja de ruta completa que guíe la ejecución del eventual contrato. Proporciona claridad, control y dirección a todas las

partes involucradas para asegurar que se cumplan los términos del eventual contrato de manera eficiente y efectiva.

En consecuencia, el producto No. 1 corresponderá únicamente al cumplimiento de la obligación específica No. 2.

**Observación/aclaración No. 4:**

“3. Dentro del capítulo de Obligaciones Específicas:

(...)

- c. El numeral 6 prevé que el contratista construya una marca y material publicitario sobre el proyecto en mención. Sin embargo, consideramos que este debe ser un tema que debe ser liderado por el Fenoge, habida cuenta que es un proyecto que no debería desvincularse de la iniciativa pública asociada al cumplimiento de las metas del Plan Nacional de Desarrollo del actual gobierno. Por tal motivo, proponemos que sea el contratista el que se adapte y cumpla con el manual de marca y de imagen que se construya conjuntamente con el Fondo. (...)

**Respuesta a observación/aclaración No. 4:**

El FENOGE tendrá en cuenta parcialmente la observación para el eventual proceso de selección, en el sentido de que el contratista deberá diseñar y proponer la marca que identificará al programa, tal y como se expone en la obligación específica No.6:

*“Diseñar y proponer la marca que identificará el programa, así como todas las comunicaciones y piezas gráficas que se deriven del mismo, lo cual incluirá como mínimo:*

- a. *Logo del programa*
- b. *Artes*
- c. *Manual de uso*
- d. *Formatos de comunicaciones*

*La marca del programa deberá ser aprobada por el Supervisor y/o interventoría, esto conforme a las condiciones expuestas en el manual de marca del Fondo.”*

**Observación/aclaración No. 5:**

“3. Dentro del capítulo de Obligaciones Específicas:

(...)

- d. El numeral 9 propone la configuración de una oficina de atención de PQRS a la comunidad, adicional a las capacitaciones y socializaciones previstas en los otros numerales. Sobre este particular, debe poder plantearse la posibilidad de recibir apoyo sobre este asunto por parte del Fenoge, pues no debe desvincularse la iniciativa del proyecto público del gobierno. Será el contratista responsable entonces de montar en su página web y en las que surjan de la ejecución del contrato la publicación de las respuestas a “preguntas frecuentes” que se desarrollen en el marco de la iniciativa. y redireccione a las líneas públicas de la entidad contratante

para atención a los usuarios que requieran de mayor información a manera de PQRs. (...)"

**Respuesta a observación/aclaración No. 5:**

El FENOGE no acoge la observación, teniendo en cuenta que la obligación específica No.9 correspondería a actividades desarrolladas en el marco de la ejecución del contrato a suscribir, las cuales tienen como fin dar claridad a cada una de las preguntas, quejas, reclamos, sugerencias y denuncias - PQRSD en el desarrollo del mismo, las cuales en todo caso deberán ser resueltas en los términos de la normatividad colombiana vigente y de conformidad con las condiciones contractuales acordadas, por consiguiente será obligación del futuro contratista establecer y disponer el canal para atender dichas PQRSD, el cual podrá ser virtual y/o presencial y así como lo dispone la obligación establecida No.9.

**Observación/aclaración No. 6:**

"3. Dentro del capítulo de Obligaciones Específicas:

(...)

- e. El numeral 12 prevé un evento de lanzamiento del programa, sobre el cual no hay mayor información o referencia en fechas esperadas dentro de la ejecución, así como tampoco la población objetivo esperada. Sin esto, no es fácil poder presupuestar y coordinar el evento, dado que los costos operativos, así como la disponibilidad de sitios, equipos de sonido, carpas y demás mobiliario es distinta en cada una de las regiones de impacto del proyecto. Es importante que se tenga en cuenta la disponibilidad de recursos de logística. (...)"

**Respuesta a observación/aclaración No. 6:**

Se tendrá en cuenta la observación para el eventual proceso de selección, en el sentido de ajustar la obligación específica No.12 con el fin de que el evento inicial del proyecto abarque los departamentos en los cuales se desarrollaran las actividades de la iniciativa, de esta manera, se deberá realizar al menos un (1) evento de lanzamiento del programa por cada departamento. Las fechas y los lugares de estos eventos serán confirmadas por el Fondo una vez se surta el eventual proceso de selección.

**Observación/aclaración No. 7:**

"3. Dentro del capítulo de Obligaciones Específicas:

(...)

- f. El numeral 14 menciona la realización de un análisis de experiencias previas similares, pero no se hace referencia a información previa con la que cuenta el gobierno nacional en aspectos similares, que puedan servir como base para este análisis. Así las cosas, no es claro tampoco la delimitación de experiencias previas similares, si hace referencia a las mismas poblaciones, si se habla de verificar experiencia internacional, si versa sobre la misma temática, o si es sobre otra en las

mismas poblaciones o que solo tenga que ver con proyectos de energías renovables.  
(...)”

**Respuesta a observación/aclaración No. 7:**

El FENOGE, aclara que, las experiencias previas abarcan la ejecución de proyectos similares sean nacionales o internacionales, que se encuentren relacionadas con el alcance de la presente iniciativa. No obstante, con el fin de dar claridad a los interesados, se ajustará la redacción de la obligación No. 14 de esta manera:

*“14. Identificar y Analizar experiencias previas de proyectos similares sean nacionales y/o internacionales, con el objetivo de identificar las mejores prácticas para la ejecución del proyecto. En cumplimiento de la normatividad aplicable a este tipo de proyectos.”.*

**Observación/aclaración No. 8:**

*“3. Dentro del capítulo de Obligaciones Específicas:*

*(...)*

- g. El numeral 15 pide que se haga un análisis de los comportamientos, hábitos y prácticas presentadas por la población objetivo, basado en información secundaria. Sin embargo, dadas las características de la población objetivo y su poca atención por parte de gobiernos locales o departamentales, no es fácil asegurar que se pueda conseguir información secundaria detallada o de calidad, como la que presenta el DANE, la UPME y otras fuentes de información, sobre cabeceras departamentales más pobladas. Se sugiere modificar este numeral para poder aportar información recogida en campo y complementarla con estas fuentes secundarias, de darse la posibilidad de acceder a información relevante y de calidad. (...).”*

**Respuesta a observación/aclaración No. 8:**

El FENOGE, no tendrá en cuenta la observación, y se permite aclarar que, de acuerdo a lo expuesto en la obligación específica No. 15 el futuro contratista tendrá la responsabilidad de levantar la información que permita identificar los comportamientos, hábitos y prácticas de las poblaciones objeto del proyecto en aspectos de movilidad para sus actividades cotidianas, para cual si lo considera útil para su análisis, podrá apoyarse con información secundaria que pueda o no existir y que se encuentre disponible y publica, teniendo en cuenta los ejemplos citados en la obligación mencionada.

**Observación/aclaración No. 9:**

*“3. Dentro del capítulo de Obligaciones Específicas:*

*(...)*

- h. El numeral 17 solicita un análisis cualitativo y cuantitativo de los riesgos que puedan afectar la implementación del proyecto. Sin embargo, en esta etapa donde no se tiene una mayor especificidad sobre algunas características del proyecto, como las*

mencionadas anteriormente, no es claro cómo se pueden cuantificar estos riesgos para un cálculo aproximado que ofrezca certeza a la entidad contratante. (...)”.

**Respuesta a observación/aclaración No. 9:**

El FENOGGE se permite aclarar que, la presente etapa precontractual corresponde al análisis de posibles interesados y a los costos asociados a la ejecución de la iniciativa. En consecuencia, los interesados no tendrán que realizar el análisis de riesgos para la definición o estructuración de su cotización, adicionalmente, de acuerdo con lo expuesto en la obligación específica No. 17, se describen los aspectos mínimos que debe tener en cuenta el futuro contratista para el respectivo análisis cualitativo y cuantitativo de los riesgos del proyecto. Además, el futuro contratista para el cumplimiento de esta obligación deberá basarse en el resultado del análisis realizado a las experiencias anteriores de proyectos similares y se complementará de acuerdo con la caracterización correspondiente al levantamiento de información de las comunidades.

**Observación/aclaración No. 10:**

“3. Dentro del capítulo de Obligaciones Específicas:

(...)

- i. El numeral 25 no presenta un tiempo máximo de revisión y aprobación por parte del supervisor del contrato para el diseño y puesta en marcha del sistema de movilidad. Esta incertidumbre puede causar que se varíen significativamente los precios proyectados inicialmente para la implementación del proyecto.”.

**Respuesta a observación/aclaración No. 10:**

Se tendrá en cuenta la observación para el eventual proceso de selección, en el sentido de establecer un plazo adecuado para la revisión y aprobación por parte de la supervisión y/o interventoría.

**Observación/aclaración No. 11:**

“1. El numeral 26 y 27 exigen que se tramite una solicitud de incentivos tributarios. Sin embargo, no se menciona el acompañamiento o la seguridad prestada por parte del Estado para que este trámite se surta de manera expedita para asegurar el cumplimiento de los objetivos en el corto plazo que se establece para los estudios, diseños e implementación del proyecto. Esto no obliga al contratista garantizar la aprobación de los incentivos, ni debería ser un limitante para continuar con la ejecución del proyecto.”

**Respuesta a observación/aclaración No. 11:**

El FENOGGE se permite aclarar que será responsabilidad del contratista surtir todos los trámites correspondientes a esta obligación específica. Además, se ajustarán las obligaciones específicas No.26 y 27 en el sentido de que el futuro contratista propenda por tramitar y obtener los incentivos tributarios de todo el proyecto para cada sistema de movilidad

sostenible, según aplique de acuerdo con lo dispuesto en la Resolución 203 de 2020 de la UPME o aquella que la adicione, modifique o sustituya.

**Observación/aclaración No. 12:**

*“2. El numeral 29 prevé que la puesta en marcha de la integración del sistema corre bajo costo y riesgo del contratista. No es clara la delimitación o taxatividad de los riesgos previstos, para entender cuáles de ellos deberán asumirse por parte del contratista y cuáles determinarán una renegociación o apoyo por parte de la parte contratante para el cumplimiento del proyecto.”*

**Respuesta a observación/aclaración No. 12:**

No se acepta la observación y se aclara que de acuerdo con lo indicado anexo No. 2 Matriz de riesgo, se presenta una descripción de los posibles riesgos que podrían afectar el proyecto, además proporciona un análisis de las estrategias de mitigación para abordarlos y también se especifica los responsables asignados a los mismos, con el fin de gestionarlos de manera efectiva.

**Observación/aclaración No. 13:**

*“3. El numeral 30 literal (b) menciona que se requiere certificado RETIE para los vehículos, pero vale la pena mencionar que dicho certificado no aplica en Colombia para vehículos automotores, bajo la legislación vigente.”*

**Respuesta a observación/aclaración No. 13:**

Se tendrá en cuenta la observación para el eventual proceso de selección, en el sentido de ajustar el literal b) de la obligación específica No.30 con el fin de que sea el sistema de carga, como componente del sistema de movilidad sostenible quien cumpla con los establecido en el RETIE.

**Observación/aclaración No. 14:**

*“4. El numeral 32 carga la obligación al contratista de realizar todos los trámites para el registro, autorización y permiso de circulación del vehículo eléctrico. Dado que esta es una política de Estado, prevista en el Plan Nacional de Desarrollo, que la legislación de transporte es nacional, y que el presente es un proyecto del gobierno nacional, quisiéramos que fuera más claro el apoyo y gestión por parte del gobierno nacional para lograr estas aprobaciones y poder poner en marcha el proyecto en el tiempo propuesto, pues cualquier demora puede correr en contra del cumplimiento del plazo establecido.”*

**Respuesta a observación/aclaración No. 14:**

El FENOGE se permite aclarar que, mediante las actividades descritas en la obligación específica No. 32, se promueve y garantiza el cumplimiento de la normativa vigente para que se permita la debida circulación de los vehículos en los territorios, de esta manera el futuro

contratista debe ser garante de la correcta implementación del piloto de movilidad y es autónomo en el desarrollo de las actividades propias de esta obligación.

**Observación/aclaración No. 15:**

“5. En el numeral 35, prevé que haya unos perfiles profesionales determinados en la población que recibe la intervención. Sin embargo, no es claro que se requiera este tipo de característica educacional, o que en realidad la comunidad benefactora cuente con personas con niveles de estudios avanzados. Por tal motivo, la capacitación debe darse en un lenguaje aterrizado que permita que cualquier persona de la comunidad se apropie y gestione este proyecto.”

**Respuesta a observación/aclaración No. 15:**

El FENOGE se permite aclarar que, la SIP no define perfiles profesionales que deban cumplir con condiciones mínimas de formación. Adicionalmente se aclara que se ajusta la redacción de las siguientes obligaciones:

“35. Identificar, evaluar y seleccionar los perfiles de las personas pertenecientes a la comunidad que puedan realizar las actividades del AOM de los sistemas de movilidad sostenible.”.

**Observación/aclaración No. 16:**

“6. No es clara la obligación del numeral 39 en la que el FENOGE recibe material por parte del contratista para realizar capacitaciones, si en el resto de la propuesta se habla de que es el contratista el responsable de realizar estas capacitaciones, o hacen es referencia a las memorias del proyecto.”.

**Respuesta a observación/aclaración No. 16:**

El FENOGE se permite aclarar que, de acuerdo a lo expresado en la obligación específica No. 39, el contratista debe entregar a FENOGE y a las poblaciones objeto, toda la documentación de los sistemas de movilidad sostenible implementados en el marco del proyecto y las constancias de asistencia a través de las actas o listado de asistencia correspondiente para el caso de las capacitaciones, previo a la suscripción de la o las actas de recibo final de la implementación de los sistemas de movilidad sostenible.

**Observación/aclaración No. 17:**

“4. Con respecto a las especificaciones técnicas del sistema de movilidad sostenible se deben aclarar los siguientes puntos:

(...)

1. La clase del vehículo es motocarro (cuadriciclo).

Esto induce al error ya que son diferentes tipologías de vehículos. Como lo describe la ley 769 del 2002, “el motocarro es un vehículo automotor de tres ruedas con

estabilidad propia con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de personas o mercancías con capacidad útil hasta 770 kilogramos”.

Según la Resolución MinTransporte 160 de 2017, “el cuadriciclo es un vehículo automotor de cuatro ruedas, con estabilidad propia cuya masa en vacío sea inferior a o igual a 450 kg para vehículos de transporte de personas o 600 kg para vehículos con posibilidad de transporte de mercancías dentro del chasis y cuerpo del vehículo, sin incluir la masa de las baterías para los vehículos eléctricos y con un motor de cilindrada mayor a 50 cm<sup>3</sup> o cuya potencia sea inferior o igual a 15 kw para los que cuentan con motor eléctrico”.

Quiere decir que se puede ofertar las 2 tipologías de vehículos, motocarro y cuadriciclo. (...)”.

**Respuesta a observación/aclaración No. 17:**

El FENOGE se permite aclarar que la presente SIP hace referencia a un proyecto que contempla la tipología de vehículos tipo Motocarro, de esta manera se tendrá en cuenta la observación para el eventual proceso de selección, esto de acuerdo a lo dispuesto en las definiciones descritas en la Ley 769 del 2002 que define un motocarro como “Vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de personas o mercancías con capacidad útil hasta 770 kilogramos.”, dicho ajuste se verá reflejado en la modificación del documento Anexo 3 – Especificaciones técnicas, en el sentido de ajustar la Clase de Vehículo a Motocarro.

**Observación/aclaración No. 18:**

“4. Con respecto a las especificaciones técnicas del sistema de movilidad sostenible se deben aclarar los siguientes puntos:

(...)

2. Voltaje y corriente de carga: 60V-100Ah;

No se puede limitar este ítem, ya que las potencias de los motores y cargadores son estándar de acuerdo a la batería, éstas vienen de 60 a 72 voltios y amperajes de 100 a 216 Ah, la carga de la batería depende de la velocidad y tiempo de cargado y por ende los cargadores en el mismo rango, es de anotar que este tipo de vehículos son de carga lenta, y la idea es que los cargadores se puedan conectar a cualquier tomacorriente de 110 o 220 voltios para facilitar la aplicabilidad de la tecnología. (...)”.

**Respuesta a observación/aclaración No. 18:**

Se tendrá en cuenta la observación para el eventual proceso de selección, en el sentido de no establecer las características mínimas requeridas para este proceso, en cuanto al Voltaje y corriente de la batería, toda vez que se debe garantizar la autonomía del motocarro descrita en el documento Anexo 3 – Especificaciones técnicas.

**Observación/aclaración No. 19:**

“4. Con respecto a las especificaciones técnicas del sistema de movilidad sostenible se deben aclarar los siguientes puntos:

(...)

3. Tipo de frenos: Disco:

No se debe limitar a que sea solo de este tipo, ya que puede ser combinado disco y tambor (banda), lo que garantiza confiabilidad del sistema y más tratándose de vehículos de baja velocidad (30kms), adicionalmente es indispensable que tenga freno de emergencia o parqueo debido a que por ser un vehículo eléctrico el eje no tiene un mecanismo que lo bloquee o lo engrane, y así evita que se pueda rodar. (...).”

**Respuesta a observación/aclaración No. 19:**

Se tendrá en cuenta la observación para el posible futuro proceso de selección, en sentido de que en el anexo 3 – Especificaciones Técnicas los dos sistemas de freno para el motocarro (Tipo Tambor o Disco) que serán aceptados. Dicho ajuste de veré reflejado en la modificación del documento Anexo 3 – Especificaciones técnicas.

**Observación/aclaración No. 20:**

“4. Con respecto a las especificaciones técnicas del sistema de movilidad sostenible se deben aclarar los siguientes puntos:

(...)

4. Pasajeros para el vehículo de carga: 4 incluido conductor:

Con una exigencia de capacidad mínima de carga de 620 kg, es imposible cumplir técnicamente, según la ley 769 la capacidad máxima de carga de un motocarro es de 770 kg (esto incluye conductor, pasajeros y carga), la normativa del MinTransporte para homologar un vehículo urbano estipula que el peso por pasajero para hacer los cálculos es de 68 kg, si son 4 pasajeros incluido el conductor, esto corresponde a 272 kg, si lo restamos a los 770 kg, la capacidad de carga sería de 498 kg., por lo cual no se puede cumplir con la capacidad exigida.

Adicionalmente por configuración de espacio y volumen en el mercado no hay algún motocarro eléctrico que tenga capacidad de 4 pasajeros y 620 kg de carga. Técnicamente cuando se habla de capacidad de carga solo se refiere al número de kilos de mercancías que puede llevar dentro el vehículo. (...).”

**Respuesta a observación/aclaración No. 20:**

Se tendrá en cuenta la observación para el posible futuro proceso de selección, dicho ajuste se verá reflejado en la modificación del documento Anexo 3 – Especificaciones técnicas, modificando el termino de capacidad de carga por capacidad útil, de acuerdo con lo descrito en la ley 769 de 2022. Adicionalmente, se ajustan las características mínimas requeridas para esta SIP, estableciendo la especificación de mínimo un (1) pasajero para el vehículo de carga, el cual hace referencia al conductor.

**Observación/aclaración No. 21:**

“4. Con respecto a las especificaciones técnicas del sistema de movilidad sostenible se deben aclarar los siguientes puntos:

(...)

5. Pasajeros para el vehículo de transporte de pasajeros: 6 incluido el conductor; Es indispensable considerar motocarros de menor capacidad en pasajeros, la capacidad planteada compara a la capacidad de una camioneta y creo que el objetivo de este proyecto es que haya facilidad de acceso vial y de manejo por las condiciones de las vías, siendo consecuentes con las metas del gobierno en seguridad vial. Esto por cuanto un motocarro de 6 pasajeros tiene 3 filas de sillas, lo que extiende su longitud en un metro más que uno de 2 filas (conductor más 3 o 4 pasajeros) exigiendo un mayor radio de giro y una mayor pericia para su conducción. Tratándose de los volúmenes de la micro alimentación de estas poblaciones, la capacidad de pasajeros influye en las frecuencias, pues los tiempos de espera para llenar el vehículo podrían ser más largos y deteriorar la calidad del servicio prestado. Teniendo en cuenta que es un vehículo eléctrico y al ser más pesado por la necesidad de potencia para mover este número de pasajeros, se puede generar pérdidas en la inversión y operación sino se cuenta con la ocupación completa en los trayectos, es decir que energéticamente es menos eficiente. La recomendación es tener vehículos tanto de 4 como de 6 pasajeros incluido el conductor, esto con el objetivo de buscar eficiencias en los modelos de prestación del servicio de transporte de pasajeros.

“Los vehículos se homologan para 3 tipos, pasajeros, carga y mixto (pasajeros y carga). (...)”.

**Respuesta a observación/aclaración No. 21:**

Se tendrá en cuenta la observación para el eventual proceso de selección, en el sentido de ajustar las características mínimas requeridas, acotando el número pasajeros a mínimo cuatro (4) incluido el conductor, en lo que respecta al vehículo de transporte de personas. Dicho ajuste se verá reflejado en la modificación del documento Anexo 3 – Especificaciones técnicas.

**Observación/aclaración No. 22:**

“4. Con respecto a las especificaciones técnicas del sistema de movilidad sostenible se deben aclarar los siguientes puntos:

(...)

6. Capacidad mínima de carga: 620 kg.

Técnicamente no aplica, excede las capacidades estipuladas por el Ministerio de Transporte. (...)”.

**Respuesta a observación/aclaración No. 22:**

Se tendrá en cuenta la observación para el eventual proceso de selección, lo cual se verá reflejado en el documento Anexo 3 – Especificaciones técnicas, modificando el termino de capacidad de carga por capacidad útil de acuerdo con lo descrito en la ley 769 de 2022.

**Observación/aclaración No. 23:**

“4. Con respecto a las especificaciones técnicas del sistema de movilidad sostenible se deben aclarar los siguientes puntos:

(...)

7. Referencia: 60V, mayor o igual a 1.800W;

Por favor aclarar si esto se refiere a la capacidad del motor. (...)”.

**Respuesta a observación/aclaración No. 23:**

El FENOGE se permite aclarar que esta información hace referencia a las características del motor y serán las características mínimas requerida para este proceso.

**Observación/aclaración No. 24:**

“5. No es claro el procedimiento contractual para saber si se va a realizar por licitación, concurso de méritos, invitación cerrada, o alguna otra modalidad prevista en la Ley 80 y las leyes que la modifican y complementan.”.

**Respuesta a observación/aclaración No. 24:**

Al respecto se aclara que el Fondo de energías No Convencionales y Gestión Eficiente de la energía (FENOGE) fue creado mediante la ley 1715 de 2014 “*Por medio de la cual se regula la integración de las energías renovables no convencionales al Sistema Energético Nacional*” Modificada por la Ley 2099 de 2021, artículo 10, como un **PATRIMONIO AUTÓNOMO** administrado a través de un contrato de fiducia mercantil No. GGC 474 de 2018 celebrado por el Ministerio de Minas y Energía y la Fiduciaria la Previsora S.A, teniendo como objeto del FENOGE promover, ejecutar y financiar planes, programas y proyectos de Fuentes No Convencionales de energía, principalmente aquellas de carácter renovable, y gestión Eficiente de la Energía.

Ahora bien, en el artículo 3 del Manual de contratación del FENOGE<sup>[1]</sup> se establece “*La celebración y ejecución de los contratos sujetos al presente Manual de Contratación, debe someterse a las normas de **derecho privado** salvo disposición legal en contrario y demás disposiciones civiles y comerciales, aplicando los principios de la función administrativa y gestión fiscal, así como los principios de transparencia, economía, igualdad, publicidad y selección objetiva definidos por la Constitución y la ley*”. En consecuencia, nos permitimos aclarar que FENOGE, en su gestión contractual, aplica su Manual de Contratación, por tanto la modalidad de contratación dependerá del resultado que arroje la solicitud de información de proveedores, toda vez que en virtud de la cuantía y la información suministrada por los proveedores se determinara la modalidad de selección conforme a los parámetros indicados en dicho Manual, el cual podrá ser consultado por los interesados en el siguiente link: <https://fenoge.gov.co/documentos-pdf/CONTRATACIONFENOGE.pdf>

**Observación/aclaración No. 25:**

“6. A pesar de ser claros los documentos que se deben presentar para la cotización y presentación de propuestas, no es claro el procedimiento de selección de la propuesta ganadora. No se identifican los criterios y características que se deben tener en cuenta al momento de presentar la propuesta para ajustarse a los derroteros para la selección objetiva del ejecutor.”.

**Respuesta a observación/aclaración No. 25:**

El Fenoge se permite aclarar que el trámite de solicitud de información a proveedores - SIP NO es un Proceso de Contratación, sino que hace parte de la fase de planeación contractual y permitirá I) Definir las condiciones del mercado para la eventual contratación y II) Definir el posible costo de las actividades, bienes o servicios requeridos.

Al respecto se resalta que el artículo 8 del Manual de Contratación de FENOGE indica: “(...) Para efectos de definir el valor de la contratación y como elemento fundamental de los TCC, se deberá adelantar un estudio y análisis del mercado con base en el cual se puedan identificar las características de bienes, obras y servicios, incluido el análisis de precios del mercado y la identificación de las condiciones de capacidad de los eventuales oferentes. Se podrá utilizar los referentes señalados por empresas o entidades idóneas, reconocidas y que tengan como finalidad establecer precios de mercado (...)”.

De esta manera, dicho trámite permite determinar de manera objetiva las condiciones y el valor de un futuro proceso de contratación.

**OBSERVANTE: RENNORGY (director.ingenieria@rennorgy.com)**

**FECHA, HORA Y MEDIO DE PRESENTACIÓN DE LA OBSERVACIÓN: 7 de septiembre de 2023 a las 14:47 horas. Correo electrónico contratacion@fenoge.gov.co**

**Observación No. 1**

Teniendo en cuenta la magnitud la solicitud SIP-013-2023-FENOGE y con el ánimo de presentar una excelente oferta comercial, les solicitamos a ustedes ampliar el plazo de entrega de las cotizaciones.

**Respuesta a observación No. 1:**

El FENOGE se permite aclarar que el día 8 de septiembre de 2023 se publicó la ampliación del plazo máximo para recibir cotizaciones en el marco de la Solicitud de Información a Proveedores No. SIP-013-2023-FENOGE, el cual será prorrogado hasta el día **CATORCE (14) de septiembre de 2023.**

Conforme a lo mencionado en las respuestas a las observaciones presentadas, junto con este documento se publicará el Anexo 3 – Especificaciones Técnicas y Anexo 4 – formato de cotización,

con los ajustes propuestos. No obstante, las obligaciones, productos y demás condiciones podrán variar en virtud de los resultados de la presente Solicitud de Información a Proveedores, que hace parte del análisis de mercado que se desarrolla.

Para su conocimiento, se publica el día 11 de septiembre de 2023.



**Sebastián Arbeláez**  
Subdirector técnico-energético FENOGE

Elaboró y proyectó: Guillermo Andrés Sepúlveda – Profesional Técnico – Subdirección Técnico-Energética 

VoBo. Sebastián Arbeláez – Subdirector Técnico Energético  
Yenny Paola Betancourt Rojas – Coordinadora de Gestión Contractual 