

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código: Fm-189
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 1.0
	FORMATO	Fecha: 25/07/2012
	<b>ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DEFINITIVOS</b>	

Fecha Elaboración	23/04/2013
-------------------	------------

## 1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD

El Contrato de Concesión de la Red Férrea del Atlántico No. O-ATLA-0-99 se suscribió el 9 de septiembre de 1999 entre la Empresa Colombiana de Vías Férreas – FERROVIAS y la firma Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. - FENOCO S.A. Dicho contrato entregó en concesión la infraestructura de la Red Férrea del Atlántico, incluyendo bienes inmuebles, bienes muebles y material rodante, para su rehabilitación – reconstrucción, conservación, operación y explotación, mediante la prestación del servicio de transporte ferroviario de carga, por el término de treinta (30) años.

Posteriormente, el Decreto 1791 de 2003 suprimió a FERROVIAS y dispuso la cesión de los contratos de concesión y los inherentes al mismo “a la entidad que asuma la competencia de la red férrea concesionada”. En este sentido, el Decreto 1800 de 2003 creó el Instituto Nacional de Concesiones – INCO, con el objeto de planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del capital privado y en especial las concesiones, en los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario.

Mediante el Decreto 1800 del 26 de Junio de 2003, el Presidente de la República en ejercicio de las facultades extraordinarias conferidas en la Ley 790 de 2002, creó el Instituto Nacional de Concesiones – INCO, como un establecimiento público del orden nacional, adscrito al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, patrimonio independiente y autonomía administrativa y financiera.

En cumplimiento de lo anterior, FERROVIAS en Liquidación, mediante Resolución N° 0048 del 10 de septiembre de 2003, entregó al INCO, hoy Agencia Nacional de Infraestructura, el Contrato de Concesión de la Red Férrea del Atlántico, y en el Otrosí 11 del mismo contrato, suscrito el 11 de noviembre de 2003, se determinó que INCO, hoy Agencia Nacional de Infraestructura, remplazaría a FERROVIAS en condición de entidad concedente.

A su vez, el documento CONPES 3394 de 2005, frente a las expectativas de producción de carbón en la zona oriental del país y al considerar los precios internacionales de este mineral, recomendó al Gobierno Nacional, entre otros aspectos, adelantar acciones encaminadas a mejorar las condiciones de acceso de los distritos carboníferos del oriente del país a la red férrea nacional, ampliar la capacidad de los tramos de la Red Férrea del Atlántico condicionada a los requerimientos de demanda o a las solicitudes de contratos operacionales para transporte privado, estructurar esquemas para el mejoramiento del acceso a otros usuarios y desarrollar esquemas tarifarios para garantizar la auto sostenibilidad del corredor férreo del Atlántico.

En este sentido, el Ministerio de Transporte y el INCO, hoy Agencia Nacional de Infraestructura, teniendo en cuenta la dinámica del Contrato de Concesión de la Red Férrea del Atlántico, llevó a cabo en el año 2006 la restructuración del mismo, mediante la suscripción del Otrosí 12 del 28 de marzo de 2006, que dispuso: (i) la desafectación, a la culminación del periodo de transición, de los tramos Bogotá (Km. 5) – Belencito (PK 262), La Caro (PK 34) – Lenguzaque (PK110), Bogotá (Km. 5) – Dorada (PK 202), Dorada (PK 202) – Barrancabermeja (PK 444), Barrancabermeja (PK 444) – Chiriguaná (PK 724), Puerto

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código: Fm-189
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 1.0
	FORMATO	Fecha: 25/072012
	<b>ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD</b>	

Berrío (PK 333) – Medellín (Bello) (PK 509) y Medellín (Bello) (PK 509) – Envigado (PK 529); (ii) la construcción de una segunda línea entre Chiriguaná y Santa Marta, y (iii) la ejecución del denominado Plan de Transición.

Posteriormente a través del Decreto 4826 de 14 de diciembre de 2007, el cual modificó el Decreto 1800 de 2003, atribuyendo al Instituto Nacional de Concesiones – INCO, hoy Agencia Nacional de Infraestructura, la función de “Controlar y operar de forma temporal la infraestructura ferroviaria nacional cuando por razones de optimización del servicio ésta haya sido desafectada de un contrato de concesión y hasta tanto se entregue a un nuevo concesionario o se disponga su entrega definitiva al Instituto Nacional de Vías - INVIAS”.

En ese sentido el INCO, ahora Agencia Nacional de Infraestructura, al amparo del referido Decreto 4826 de 14 de diciembre de 2007, llegó a un acuerdo con FENOCO S.A., para que este último realizara administración, operación y mantenimiento de los tramos desafectados.

El referido acuerdo para las actividades de control y operación de los tramos desafectados de la Red Férrea del Atlántico se suscribió con base en la atribución de “Controlar y operar de forma temporal la infraestructura ferroviaria nacional cuando por razones de optimización del servicio ésta haya sido desafectada de un contrato de concesión y hasta tanto se entregue a un nuevo concesionario o se disponga su entrega definitiva al Instituto Nacional de Vías - INVIAS”, conferida al INCO, hoy Agencia Nacional de Infraestructura, mediante el Decreto 4826 de 14 de diciembre de 2007, modificadorio del Decreto 1800 de 2003.

Las actividades de administración, operación y mantenimiento de los tramos desafectados se habían venido ejecutando para la operación de carga de cemento principalmente en el corredor Bogotá – Belencito, llegando a un máximo de 230 mil toneladas año en el año 2005 y un promedio cercano a los 180 mil toneladas entre el 2004 y 2010, sin embargo, por efectos de la Ola Invernal del 2010 y 2011 el corredor ha sufrido graves daños que ocasionaron la interrupción de la operación desde febrero de 2011.

En cuanto al corredor La Dorada – Chiriguaná y La Caro – Zipaquirá se ha prestado el servicio de control de tráfico para llegar a movilizar un máximo de 280 mil pasajeros en el año 2007 y un promedio de 200 mil pasajeros año entre el 2006 y 2011. Este último corredor también se ha visto seriamente afectado por la Ola Invernal del 2010 y 2011, por lo que es imposible realizar una eventual operación de carga desde La Dorada hasta Santa Marta y en la actualidad solo hay operación de pasajeros entre Puerto Berrío y San Rafael de Lebrija.

Mediante el Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011, se cambió la naturaleza jurídica y la denominación del Instituto Nacional de Concesiones – INCO, pasando de ser un establecimiento público a una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial denominada Agencia Nacional de Infraestructura, adscrita al Ministerio de Transporte.

La Agencia, de acuerdo con el Decreto 4165 de 2011 tiene dentro de sus funciones principales la de identificar, evaluar la viabilidad y proponer iniciativas de concesión u otras formas de Asociación Público Privada para el desarrollo de la infraestructura de transporte y de los servicios conexos o relacionados; planear y elaborar la estructuración, contratación y ejecución de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública y de los servicios conexos o

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código: Fm-189
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 1.0
	FORMATO	Fecha: 25/072012
	<b>ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD</b>	

relacionados, que hayan sido previamente identificados por el Ministerio de Transporte o asignados por el Gobierno Nacional, así como también Administrar y operar de forma temporal la infraestructura ferroviaria nacional cuando por razones de optimización del servicio ésta haya sido desafectada de un contrato de concesión y hasta tanto se entregue a un nuevo concesionario o se disponga su entrega definitiva al Instituto Nacional de Vías, INVIAS.

En consideración de lo anterior, el pasado 9 de octubre de 2012 la Agencia Nacional de Infraestructura publicó el proceso VJ-VE-LP-002-2012 en el Portal Único de Contratación con el fin de adjudicar la Licitación Pública cuyo objeto era "REPARACIÓN Y ATENCIÓN DE PUNTOS CRÍTICOS QUE PRESENTA LA VÍA FÉRREA EN LOS TRAMOS: LA DORADA (PK 201+502) - CHIRIGUANÁ (PK 722+683); PUERTO BERRÍO (PK 328+100) – CABAÑAS (PK 361+199); BOGOTÁ (PK 5) – BELENCITO (PK 262); LA CARO (PK 32+628) – ZIQAQUIRÁ (PK 53); Y BOGOTÁ (PK 5) – FACATATIVÁ (PK 35+871) Y EN EL RAMAL DE PUERTO CAPULCO, QUE SE UBICA ENTRE LAS ABSCISAS PK 597+394,08 (CAMBIAVÍAS SUR) Y PK 598+253,54 (CAMBIAVÍAS NORTE) QUE FINALIZA EN LA ABSCISA PK 601+976,20, ASÍ COMO SU ADMINISTRACIÓN, MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO, VIGILANCIA Y CONTROL DE TRÁFICO ENTRE OTRAS ACTIVIDADES POR EL TIEMPO DE VIGENCIA DE ESTE CONTRATO", el cual estaba previsto para un periodo de 19 meses o hasta el 31 de julio del 2014.

Llegada la fecha y hora establecida para adelantar el cierre el proceso y apertura de propuestas la Agencia encontró que no se habían recibido propuestas por parte de los interesados en participar en el proceso de selección. De acuerdo con lo anterior, mediante Resolución 085 de 2012, la entidad declaró desierto el proceso de Licitación Pública.

A partir de dicha situación, la Agencia realizó el ejercicio que permitiera determinar las razones y los elementos que llevaron a que no presentaran ofertas, procediendo a analizar aspectos técnicos, jurídicos y financieros que fueron determinantes en la declaratoria de desierto del proceso de Licitación Pública.

Considerando lo anterior, y teniendo en cuenta que persiste la necesidad de la contratación, la entidad realizó los ajustes necesarios a la estructuración técnica, legal y financiera, lo que permite publicar nuevamente el proceso durante el primer semestre del año 2013 y adjudicarlo en la misma vigencia.

Dado lo anterior y teniendo en cuenta las actividades a desarrollar en el contrato de obra, se replanteó el alcance del contrato de acuerdo con las observaciones dadas por lo interesados en el proceso VJ-VE-LP-002-2012.

En ese sentido la Agencia Nacional de Infraestructura adelanta la estructuración técnica, legal y financiera para la entrega de los corredores férreos que se describen a continuación y que están a su cargo y que son los siguientes:

Tramo	Longitud
Facatativá (PK 35+871) – Bogotá (PK 5) – Belencito (PK 262)	297,9 km
La Caro (PK 32+628) - Zipaquirá (PK 53)	20,4 Km
Chiriguaná (PK 722+683) – La Dorada (PK 201+502)	521,2 Km
Puerto Berrío (PK 328+100) – Cabañas (PK 361+199)	33,1 Km

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código: Fm-189
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 1.0
	FORMATO	Fecha: 25/072012
	<b>ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD</b>	

Ramal Capulco	4,0 km
TOTAL	876,6 km

En los últimos años, el sector Férreo Colombiano ha experimentado grandes transformaciones institucionales, que se caracterizan por asignar al Estado la función de mantener, mejorar, rehabilitar y modernizar el sistema ferroviario, dejando a cargo del concesionario la prestación directa del servicio de transporte de carga, esquema con el cual se buscó elevar los niveles de eficiencia del sector, estimular la integración regional y facilitar el desarrollo económico. Sin embargo, a pesar de los grandes cambios estructurales, el sector enfrenta problemas que no han permitido su recuperación definitiva, es así, que aunque algunos tramos han sido rehabilitados con la participación del sector privado, la operación implementada no ha sido suficiente para garantizar el mantenimiento y explotación de la infraestructura ferroviaria, sin que hasta el momento el país haya podido contar con una red económicamente viable.

Dentro de los problemas que se presentaron en la red férrea antes de que fuera un sistema concesionado, estuvieron relacionados con el hurto de los elementos de vía en algunos tramos, inestabilidad y deformaciones en la alineación y perfilado de balasto y sub-balasto, adecuación y reconstrucción del sistema de drenaje. Estos inconvenientes fueron superados gracias a la rehabilitación realizada por el concesionario de la red férrea del Atlántico, en el tramo Dorada – Chiriguaná, así como por el mantenimiento en los tramos, Facatativá – Bogotá – Belencito, Grecia - Cabañas, con los cuales se permitió la operación ferroviaria.

Actualmente se requiere contar con un contratista para que realice reparación y atención de puntos críticos, la administración, el mejoramiento, el mantenimiento, la vigilancia y el control de tráfico en los corredores férreos, La Dorada (PK 201+502) - Chiriguaná (PK 722+683); Puerto Berrío (PK 328+100) – Cabañas (PK 361+199) y en el ramal de Puerto Capulco, que se ubica entre las abscisas PK 597+394,08 (cambiavías sur) y PK 598+253,54 (cambiavías norte) que finaliza en la abscisa PK 601+976,20 y Bogotá (PK 5) – Belencito (PK 262); La Caro (PK 32+628) – Zipaquirá (PK 53); y Bogotá (PK 5) – Facatativá (PK 35+871), con el fin de que se pueda poner en funcionamiento las vías férreas que han sido afectadas por la Ola Invernal de los años 2010 y 2011, y a su vez, prestar el servicio para el mantenimiento y control de tráfico para operación.

Por otra parte la Agencia Nacional de Infraestructura requiere contar con la Interventoría Técnica, Administrativa, Financiera, legal, Operativa, predial y socio-ambiental de los contratos derivados de los módulos 1 y 2 de los cuales se deriva esta interventoría con el fin de realizar, en primer lugar, la verificación del cumplimiento a la intervención de puntos críticos de acuerdo al cronograma establecido (Documento anexo en requerimientos técnicos) y en segundo lugar, hacer seguimiento constante a las actividades de administración, vigilancia, mantenimiento, control de tráfico y todas aquellas que están a cargo del contratista. La interventoría deberá garantizar la buena ejecución de las obras y el mantenimiento por parte del contratista con la continuidad, eficiencia y permanencia requerida, asegurando el cumplimiento de las normas sobre calidad, seguridad, mitigación del impacto ambiental y economía adecuadas a las obras, así como vigilar su cumplimiento en la elaboración de los estudios que tendrá a cargo el contratista de los puntos de intervención catalogados como críticos y graves.

Además que se requiere contar con personal para el seguimiento y control del mantenimiento, la vigilancia el control de tráfico y la administración los tramos desafectados de la concesión del Atlántico.

Teniendo en cuenta que los alcances de los contratos de obra a celebrar son similares, la Vicepresidencia de Estructuración consideró viable que una sola firma realice las actividades de interventoría de ambos contratos a fin de contar con unidad de criterio para el seguimiento y establecimiento de políticas de ejecución de los contratos. Contar con una sola firma encargada

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código: Fm-189
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 1.0
	FORMATO	Fecha: 25/072012
	<b>ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD</b>	

de la interventoría de los dos contratos facilita las labores de supervisión de la Agencia tanto al contrato mismo de interventoría como al de obra. Lo anterior no afecta la dedicación del personal y la profundidad o alcance de las actividades propias de la interventoría toda vez que se previó un equipo técnico y profesional dedicado exclusivamente a cada módulo objeto de contrato de obra.

Adicionalmente, esta decisión facilita las labores administrativas al interior de la Agencia, a realizar un solo proceso de contratación disminuye la posibilidad de recurrencia de observaciones, elaboración de actos administrativos, audiencias, evaluaciones, entre otros para dos procesos que en esencia son iguales.

Además que se requiere contar con personal para el seguimiento y control del mantenimiento, la vigilancia el control de tráfico y la administración los tramos desafectados de la concesión del Atlántico.

## **2. OBJETO, ESPECIFICACIONES E IDENTIFICACIÓN DEL CONTRATO.**

**2.1. ALCANCE 1:** “Interventoría integral del **Contrato derivado del módulo 1**, que incluye la Interventoría técnica, socio-ambiental, legal, administrativa, predial, financiera, y operativa del señalado contrato”, cuyo objeto es “La Reparación y Atención de Puntos Críticos que presenta la vía férrea en los tramos: La Dorada (PK 201+502) - Chiriguaná (PK 722+683); Puerto Berrío (PK 328+100) – Cabañas (PK 361+199) y en el ramal de Puerto Capulco, que se ubica entre las abscisas PK 597+394,08 (cambiavías sur) y PK 598+253,54 (cambiavías norte), así como su Administración, Mejoramiento, Mantenimiento, Vigilancia y Control de Tráfico entre otras actividades por el tiempo de vigencia de este contrato”.

**ALCANCE 2:** “Interventoría integral del **Contrato derivado del módulo 2**, que incluye la Interventoría técnica, socio-ambiental, legal, administrativa, predial, financiera, y operativa del señalado contrato”, cuyo objeto es “La Reparación y Atención de Puntos Críticos que presenta la vía férrea en los tramos: Bogotá (PK 5) – Belencito (PK 262); La Caro (PK 32+628) – Zipaquirá (PK 53); y Bogotá (PK 5) – Facatativá (PK 36), así como su Administración, Mejoramiento, Mantenimiento, Vigilancia y Control de Tráfico entre otras actividades por el tiempo de vigencia de este contrato”.

**2.2. ALCANCE DEL OBJETO:** En desarrollo del objeto del presente contrato el Contratista se obliga a ejecutar las siguientes obligaciones generales y específicas.

Para la Agencia Nacional de Infraestructura, resulta necesario contratar las labores especializadas de interventoría a los contratos derivados de los módulos 1 y 2 a través de una firma independiente de la entidad contratante y del contratista, la cual deberá ejercer una Interventoría técnica, socio-ambiental, legal, administrativa, predial, financiera y operativa a las siguientes actividades:

- Recibo y entrega de la Infraestructura y Material Rodante
- Intervención a puntos críticos
- Administración del Corredor
- Mantenimiento y Conservación de la vía
- Mejoramiento de vía
- Control de Tráfico
- Vigilancia
- Administración, Conservación y vigilancia del material rodante
- Atención de Emergencias

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código: Fm-189
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 1.0
	FORMATO	Fecha: 25/072012
	<b>ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD</b>	

- Implementación de programas Sociales – Ambientales
- Señalización
- Obras Ambientales
- Aprobación de las actas mensuales de obra
- En general la interventoría deberá supervisar todas las actividades descritas en el contrato de obra y sus anexos.

Los objetivos generales de la interventoría se relacionan a continuación y las funciones específicas se enuncian en los anexos “Metodología y Plan de cargas” y “Requerimiento Técnico”.

- (i) **Gestión Administrativa:** Realizar los procesos y actividades para la gestión administrativa de los contratos derivados de los módulos 1 y 2, así como del Contrato de Interventoría, que pudieran implicar interacción con el contratista y/o la Agencia Nacional de Infraestructura. Lo anterior implica el establecimiento de un sistema de coordinación y comunicación eficiente con estas contrapartes incluyendo la entrega y archivo de información de forma oportuna y organizada, la digitalización de correspondencia y documentación del proyecto, la recepción y verificación de informes, entre otros.
- (ii) **Gestión Técnica:** Realizar los procesos y actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del Contratista en el área técnica durante las actividades, principalmente en la intervención a puntos críticos, el mantenimiento, el mejoramiento de vía, el control de tráfico y la ejecución de obras y actividades complementarias.
- (iii) **Gestión Financiera:** Realizar los procesos y actividades relacionadas con la supervisión del contrato en aspectos financieros entre el contratista y la Agencia Nacional de Infraestructura incluyendo la supervisión del manejo de recursos.
- (iv) **Gestión Jurídica:** Realizar los procesos y actividades enfocadas en la verificación, aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con los contratos derivados de los módulos 1 y 2, así como apoyar a la Agencia Nacional de Infraestructura en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo de dichos contratos.
- (v) **Gestión Ambiental:** Realizar los procesos y actividades enfocadas en la coordinación de las diferentes actividades y métodos de control, tendientes a propiciar que las obras, programas y medidas planteadas en los estudios de impacto ambiental, planes de manejo ambiental y de disposición de residuos sean implementadas para minimizar los efectos ambientales negativos y maximizar los positivos, de acuerdo con la normativa aplicable y las directrices que sobre la materia dicte el Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible y la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales.
- (vi) **Gestión Social:** Realizar los procesos y actividades enfocadas en asegurar el cumplimiento por parte del Contratista de las obligaciones sociales contenidas en el Plan Social Básico y el Plan de Gestión Social del Plan de manejo ambiental, con el fin de lograr la minimización y mitigación de los impactos sociales que genere la ejecución del proyecto. Incluye la verificación del cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, seguimiento del trámite que da el Contratista a peticiones, quejas o inquietudes de las comunidades con respecto al manejo social del proyecto y en general la verificación de la aplicación de la normativa aplicable y las directrices que sobre la materia dicte el Ministerio del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código: Fm-189
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 1.0
	FORMATO	Fecha: 25/072012
	<b>ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD</b>	

- (vii) **Gestión Predial:** Realizar los procesos y actividades enfocadas en el control y vigilancia técnica, jurídica y social de la gestión predial que sea requerida para la ejecución del proyecto, mediante la vigilancia del cumplimiento normativo y contractual en la materia y control de la gestión predial.
- (viii) **Gestión de Seguros:** Realizar los procesos y actividades enfocadas en asegurar el cumplimiento por parte del Contratista de las obligaciones relacionadas con la consecución y mantenimiento de los seguros, pólizas y garantías exigidos para el proyecto, verificando entre otros la correcta y oportuna expedición de las mismas y validez jurídica considerando lo definido en los contratos derivados de los módulos 1 y 2.
- (ix) **Gestión de Riesgos:** Diseñar e implantar un sistema dedicado a la identificación y previsión de los principales riesgos asociados con el Contrato, que permita prever, organizar y realizar acciones frente a la posibilidad de materialización de riesgos y minimización de impactos, que pudieran poner en riesgo la viabilidad y buena ejecución de los contratos derivados de los módulos 1 y 2.

### 2.3 IDENTIFICACIÓN DEL CONTRATO:

Contrato de Interventoría Integral

### 2.4 PLAZO DEL CONTRATO:

El plazo de este contrato será de hasta veinticinco (25) meses, contados a partir de la suscripción del Acta de Inicio que adicionalmente dependerá del acta de Inicio de los contratos derivados de los módulos 1 y 2.

**2.5 LUGAR:** El lugar de ejecución del contrato serán, las zonas de influencia del proyecto, ubicado en los departamentos de Boyacá, Cundinamarca, Caldas, Santander, Antioquia y Cesar.

### 3. MODALIDAD DE SELECCIÓN Y FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE LA SOPORTAN

La Ley 1474 de 2011 sobre normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.

- La Ley 80 de 1993 – Estatuto de Contratación y sus decretos reglamentarios.
- Ley 1150 del 16 de julio de 2007, “Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con recursos públicos”.
- Decreto No 0734 del 13 Abril de 2012, -Por el cual se reglamenta el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y se dictan otras disposiciones.

La Ley 1150 de 2007, "Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con recursos públicos", introduce nuevas e importantes aplicaciones a la mencionada ley entre otros:

Se establecen cuatro modalidades de selección para contratar con el Estado:

- Licitación pública;
- Selección abreviada;

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código: Fm-189
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 1.0
	FORMATO	Fecha: 25/072012
	<b>ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD</b>	

- Concurso de méritos y
- Contratación directa.

Desarrolla el principio de selección objetiva, señalando los criterios bajo los cuales se debe dar la escogencia del contratista.

De acuerdo con la definición de CONCURSO DE MÉRITOS, entendida como el procedimiento de selección objetiva del oferente, aplicable en los contratos estatales y en relación a lo que dispone el artículo 2 numeral 3 modificado por el artículo 219 del Decreto 019 de 2012, el cual establece: “Corresponde a la modalidad prevista para la selección de consultores o proyectos, en la que se podrán utilizar sistemas de concurso abierto o de precalificación...”

*De conformidad con el artículo 3.3.1.2 del Decreto 734 de 2012 “Tipos de propuesta técnica. Para la selección de consultores o de proyectos, la entidad definirá en el pliego de condiciones el tipo de propuesta técnica que se le solicitará a los posibles proponentes, según se define en el presente artículo.*

*Cuando la entidad suministre en los requerimientos técnicos la metodología exacta para la ejecución de la consultoría así como el plan y cargas de trabajo para la misma, se exigirá la presentación de una propuesta técnica simplificada (PTS). En estos casos procede la selección por el sistema de concurso abierto, o mediante el de calificación con lista corta o lista multiusos”.*

En consecuencia, el marco normativo que debe regir el presente proceso de selección está conformado por la Constitución Política, Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, y el Decreto No 0734 del 13 Abril de 2012, -Por el cual se reglamenta el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y se dictan otras disposiciones.

Teniendo en cuenta que analizadas las modalidades de selección contenidas en la Ley 1150 de 2007 se concluye que la selección de los contratistas se realizarán mediante CONCURSO DE MÉRITOS ABIERTO, la cual se regirá por lo dispuesto en la ley 1150 de 2007, Decreto No 0734 del 13 Abril de 2012, -Por el cual se reglamenta el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y se dictan otras disposiciones, las disposiciones vigentes de la ley 80 de 1993, y las demás normas que las modifiquen, sustituyan y adicionen.

#### **4. ANÁLISIS DEL VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO**

El presupuesto estimado para el cumplimiento del proyecto se especifica en el formato correspondiente al presupuesto oficial, soportado igualmente en los análisis de precios unitarios que posee la entidad, el valor del contrato asciende a la suma total de **\$ 7.720.896.796** los cuales están distribuidos en las siguientes vigencias:

CDP 51613 del 5 de junio de 2013	\$2.222.715.773.00
Valor vigencia de 2014*:	\$3.847.123.752.00
Valor vigencia futura 2015*:	\$1.651.057.277.00

\* aprobadas mediante oficio No 2-2013-025009 de fecha 17 de julio de 2013 expedido por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público

\* aprobadas mediante oficio No 2-2013-025009 de fecha 17 de julio de 2013 expedido por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código: Fm-189
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 1.0
	FORMATO	Fecha: 25/072012
	<b>ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD</b>	

**RUBRO PRESUPUESTAL:** El pago de la suma estipulada en este contrato, se efectuará con cargo al presupuesto de la Entidad, RUBRO O PROYECTO 1136057 Rehabilitación de vías férreas a nivel Nacional a través del sistema de Concesiones

**FORMA DE PAGO:** La AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI pagará al CONTRATISTA el valor de este contrato mediante la presentación de actas mensuales refrendadas por el Interventor, anexando el seguimiento al Programa de Inversiones del correspondiente mes y la verificación del pago del período correspondiente de los aportes a seguridad social y parafiscales del personal vinculado laboralmente con EL INTERVENTOR. La acreditación de estos aportes se requerirá para la realización de cada pago derivado del presente contrato, al tenor de lo dispuesto por el artículo 23 de la ley 1150 de 2007.

### PERSONAL Y CARGAS DE TRABAJO

#### Personal Profesional Tramo Dorada – Chiriguaná

Cantidad	Descripción	Dedicación
<b>PERSONAL PROFESIONAL</b>		
1	Director de Interventoría	50%
1	Especialista en Geotecnia	20%
1	Especialista en Hidráulica	10%
1	Especialista en Estructuras	10%
1	Coordinador de construcción y mantenimiento	100%
1	Financiero	10%
1	Abogado	50%
2	Residente de mantenimiento de infraestructura y control de operaciones ferroviarias	100%
1	Residente de conservación del medio ambiente y social	100%
1	Residente en Ingeniería Mecánica	100%
2	Ingenieros Residentes	100%
2	Ing. de Apoyo	100%

#### Personal Profesional Tramo Bogotá – Belencito

Cantidad	Descripción	Dedicación
<b>PERSONAL PROFESIONAL</b>		
1	Director de Interventoría	50%
1	Especialista en Geotecnia	20%
1	Especialista en Hidráulica	10%
1	Especialista en Estructuras	10%
1	Coordinador de construcción y mantenimiento	100%
1	Financiero	10%
1	Abogado	50%
2	Residente de mantenimiento de infraestructura y control de operaciones ferroviarias	100%
2	Residente de conservación del medio ambiente y social	100%
1	Residente en Ingeniería Mecánica	100%

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código: Fm-189
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 1.0
	FORMATO	Fecha: 25/072012
	<b>ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD</b>	

2	Ingenieros Residentes	100%
2	Ing. de Apoyo	100%

## **5. REQUISITOS FINANCIEROS HABILITANTES.**

### **5.1 CAPACIDAD FINANCIERA**

La capacidad financiera de los proponentes se acreditará mediante los indicadores establecidos en el presente numeral, verificándose a partir del RUP (para los proponentes o miembros de estructura plural obligados a inscribirse en dicho registro de conformidad con la normatividad vigente), y el diligenciamiento de los formatos 2, 5 y 10 del presente pliego de condiciones.

Dichos formatos deberán registrar en todos los casos, información tomada de los balances generales y el estado de pérdidas y ganancias de la compañía en el cual se reflejen los resultados correspondientes al último año fiscal, que hayan sido tomados como base para decretar dividendos y para la liquidación del impuesto de renta o su equivalente, debidamente aprobados por la asamblea de accionistas, junta de socios o el órgano social competente, correspondientes al último cierre anual ordinario, y en el caso del indicador EBITDA, correspondientes a los últimos dos cortes o ejercicios fiscales.

En el caso de empresas extranjeras, los estados financieros de los cuales se tome la información deberán estar preparados de conformidad con los estándares internacionales de reporte financiero – IFRS, y deberán encontrarse **DEBIDAMENTE AUDITADOS Y DICTAMINADOS**.

También podrán, a opción de la empresa extranjera, presentar estados financieros bajo los principios de contabilidad generalmente aceptados en Colombia – COLGAAP -, caso en el cual la información contable que se obtenga de los mismos deberá presentarse debidamente certificada por Contador Público Colombiano.

Los proponentes deberán acreditar su capacidad financiera, demostrando que el Proponente o el LIDER, según corresponda, cuenta con:

**5.1.1 CAPITAL REAL DEL PROPONENTE:** El Proponente deberá acreditar un capital real de por lo menos el 60% del presupuesto oficial, en los siguientes términos:

- El LIDER, debe acreditar por lo menos el 50% del capital real requerido.
- Los demás miembros de la Estructura Plural, para acreditar el capital real restante, sumaran su capital real de manera proporcional a su participación en la estructura plural.

**5.1.2 ÍNDICE DE LIQUIDEZ:** El Proponente y en caso de estructuras plurales todos sus miembros, deberán acreditar un índice de liquidez de mínimo uno punto uno **(1.1)**.

**5.1.3 RAZON DE ENDEUDAMIENTO:** El Proponente y en caso de Estructuras Plurales todos sus miembros, deberán acreditar una razón de endeudamiento menor del noventa por ciento **(90%)**.

**5.1.4 CAPITAL DE TRABAJO:** El Proponente deberá acreditar un capital de trabajo mínimo del 25% del valor del presupuesto, así:

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código: Fm-189
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 1.0
	FORMATO	Fecha: 25/072012
	<b>ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD</b>	

- El LIDER, debe acreditar por lo menos el 50% del capital de trabajo mínimo requerido.
- Los demás miembros de la Estructura Plural, para acreditar el capital de trabajo restante, sumaran su capital de trabajo de manera proporcional a su participación en el proponente plural.

5.1.5 **INDICADOR DE CRECIMIENTO EBITDA:** El proponente individual o por lo menos uno de los integrantes del proponente plural, deberá acreditar un indicador de crecimiento EBITDA que refleje alguna de las siguientes opciones:

- Una relación igual o superior al 0,7 al comparar el último año fiscal con el penúltimo año fiscal.
- Una variación positiva en caso de que el EBITDA del penúltimo año fiscal sea negativo.

Las relaciones anteriormente especificadas no se aplican para los que tengan menos de dos (2) años fiscales; sin embargo, en todos los casos (esto es, tanto en el caso en que se acrediten los indicadores como en el caso en que no sean aplicables) la sumatoria del EBITDA de todos los integrantes del proponente plural o del proponente individual del último año fiscal, deberá ser igual o superior al 60% del presupuesto oficial del presente Concurso de Méritos.

Cuando el proponente o miembro del proponente tenga menos de un (1) año fiscal, y, por lo tanto, haya acreditado su experiencia a través de la matriz el indicador de crecimiento EBITDA se establecerá a partir de la información financiera de la matriz, certificada por su Representante Legal y Revisor Fiscal.

## **6. LA JUSTIFICACIÓN DE LOS FACTORES DE SELECCIÓN**

### **5.1. CRITERIOS DE CALIFICACION**

Como parte de los elementos que deben conformar las Propuesta hay algunos componentes puntuables y otros, igualmente de obligatorio cumplimiento, que no estarán sujetos a puntaje como son los Requisitos Habilitantes. Los componentes de las Propuestas que otorgarán puntaje son: (i) la "Experiencia Específica"; (ii) el "Apoyo a la Industrial Nacional", según se detalla la siguiente tabla:

<b><u>COMPONENTE</u></b>	<b><u>PUNTAJE</u></b>
Experiencia Específica	900
Apoyo a la Industria Nacional	100
<b>PUNTAJE TOTAL</b>	<b>1000</b>

De conformidad con lo establecido en la tabla anterior, se resalta que será necesario que los Proponentes obtengan como mínimo un total de puntos que sea equivalente a SEISCIENTOS (600) puntos, de lo contrario se le otorgarán CERO (0) puntos y la Agencia rechazará la Propuesta correspondiente.

#### **6.1.1 Experiencia Específica**

- (i) El Proponente debe demostrar experiencia como contratista, que hayan iniciado y terminado durante el período comprendido entre el 1 de enero de 1991 y la Fecha de Cierre del presente Concurso de Méritos, cumpliendo con los siguientes requisitos:

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código: Fm-189
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 1.0
	FORMATO	Fecha: 25/072012
	<b>ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD</b>	

- (1) Máximo 3 contratos cuyos objetos y/o alcances hayan sido: Interventoría de proyectos de construcción y/o rehabilitación y/o mejoramiento y/o mantenimiento de vías férreas, y/o consultorías de proyectos ferroviarios cuyos objetos hayan sido relacionados con el diseño de infraestructura y/o superestructura férrea y/o con el diseño del alineamiento geométrico de corredores férreos. Y
- (2) Máximo 3 contratos cuyos objetos y/o alcances hayan sido: Consultoría de operación de vías férreas o la Interventoría de proyectos de concesión de vías férreas. Y
- (3) Máximo 1 contrato celebrado y cuya ejecución se haya realizado en Colombia, cuyo objeto y/o alcance haya sido o incluido: (i) la auditoría contable o asesoría financiera en proyectos de Infraestructura de Transporte, o (ii) estructuración financiera de proyectos de concesión de Infraestructura de Transporte o (iii) auditoría contable o asesoría financiera en contratos de Interventoría o Supervisión de proyectos de concesión de Infraestructura de Transporte.

La exigencia de que este tipo de contrato se haya celebrado y ejecutado en el país, lugar donde se van a cumplir las obligaciones, obedece a la necesidad de que quien acredite la experiencia específica por cuenta de la realización de alguno de los supuestos mencionados, cuente con conocimientos en auditorías contables o asesoría financiera bajo la aplicación de las leyes nacionales, por el objeto y naturaleza de las obligaciones.

Nota 1: Entiéndase por consultoría aquellos contratos de estudios; estudios y diseños; Supervisión o Interventoría.

Nota 2: Para demostrar la experiencia específica deberá versar sobre:

- Contrato Ejecutado o Contrato Terminado, es el aquel cuyo objeto y obligaciones se encuentran ejecutadas y cumplidas por parte del contratista.
  - Contrato Principal, se refiere al contrato que es presentado por el proponente o los miembros de la estructura plural para acreditar experiencia general o la experiencia específica, el cual puede incluir reformas.
- (ii) En consecuencia, por este concepto la Agencia otorgará como máximo NOVECIENTOS (900) puntos y no otorgará puntaje a contratos adicionales a los SIETE (7) Contratos Principales máximos permitidos. Si se relacionan más contratos de los permitidos, sólo se tendrán en cuenta para la evaluación, los primeros siete (7) Contratos Principales relacionados en el Formato de Experiencia Específica, en la cantidad prevista en este numeral.

Otorgamiento de Puntaje por Experiencia en Interventoría de Construcción, Rehabilitación, Mejoramiento y/o Mantenimiento de Vías Férreas, ya sea por ser interventor de un contrato de obra o de concesión (Máximo 500 Puntos)

**NOTA:** Si el proponente presenta experiencia en un contrato de concesión deberá especificar en tiempo y valor lo correspondiente a la ejecución de obra.

A) Por Valor Facturado de los Contratos

Valor Facturado (SMMLV)	Puntaje
$VF < 1729$	0
$1729 \leq VF < 3458$	75
$3458 \leq VF < 5240$	150

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código: Fm-189
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 1.0
	FORMATO	Fecha: 25/072012
	<b>ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD</b>	

VF $\geq$ 5240	250
----------------	-----

B) Por longitud de la red o líneas ferroviarias intervenidas en los Contratos

Longitud (km)	Puntaje
$L < 50$	0
$50 \leq L < 100$	75
$100 \leq L < 200$	150
$L \geq 200$	250

La longitud de las redes o líneas intervenidas en cada uno de los contratos relacionados para efectos de sumatoria de puntaje por el criterio de Experiencia Especifica deberá ser certificada por la entidad contratante, preferiblemente en kilómetros (km), de lo contrario el proponente no recibirá puntaje por este concepto.

La longitud en Sistemas Tipo Metro será multiplicada por tres (3) y en Sistemas Tranvía será multiplicada por dos (2).

Otorgamiento de Puntaje por Experiencia en Consultoría de operación de vías férreas, ya sea por ser interventor de un contrato de operación o de concesión (Máximo 300 Puntos)

**NOTA:** Si el proponente presenta experiencia en un contrato de concesión deberá especificar en tiempo y valor lo correspondiente a la ejecución de operación.

A) Por Valor Facturado de los Contratos

Valor Facturado (SMMLV)	Puntaje
VF $<$ 865	0
$865 \leq$ VF $<$ 1729	50
$1729 \leq$ VF $<$ 2620	100
VF $\geq$ 2620	150

B) Por longitud de la red o líneas ferroviarias intervenidas en los Contratos

Longitud (km)	Puntaje
$L < 50$	0
$50 \leq L < 100$	50
$100 \leq L < 200$	100
$L \geq 200$	150

La longitud en Sistemas Tipo Metro será multiplicada por tres (3) y en Sistemas Tranvía será multiplicada por dos (2).

La longitud de las redes o líneas intervenidas en cada uno de los contratos relacionados para efectos de sumatoria de puntaje por el criterio de Experiencia Especifica deberá ser certificada por la entidad contratante, preferiblemente en kilómetros (km), de lo contrario el proponente no recibirá puntaje por este concepto.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código: Fm-189
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 1.0
	FORMATO	Fecha: 25/072012
	<b>ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD</b>	

Otorgamiento de Puntaje por Experiencia en Auditoría Contable, Consultoría Financiera y/o Estructuración Financiera de proyectos de Infraestructura de Transporte (Máximo 100 Puntos)

Valor Facturado (SMMLV)	Puntaje
$VF < 432$	0
$432 \leq VF < 865$	30
$865 \leq VF < 1310$	70
$VF \geq 1310$	100

Nota 1: Para efectos de la asignación de puntaje por Experiencia en Auditoría Contable, Consultoría Financiera y/o Estructuración Financiera de proyectos de Infraestructura de Transporte se tendrá en cuenta el valor total del contrato relacionado a través del cual el proponente demuestre la experiencia requerida tipo (c) del numeral 5.1.1. del pliego, siempre y cuando sea un contrato diferente a los aportados para acreditar experiencia tipo a y b.

Esta nota se incluye considerando la dificultad de desagregar las actividades de auditoría y asesoría contable y/o financiera específicamente en los contratos de Interventoría por lo tanto se tomara el valor total del contrato siempre y cuando sea un contrato diferente a los aportados para acreditar experiencia tipo a y b.

Nota 2: El proponente debe obtener puntaje en las tres (3) experiencias requeridas, so pena de rechazo de la oferta aun cuando obtenga el mínimo de 600 puntos exigidos.

### **6.1.2 APOYO A LA INDUSTRIA NACIONAL**

Según lo previsto en la Ley 816 de 2003 y el artículo 4.2.4 del Decreto 734 de 2012 con el fin de apoyar la industria nacional se otorgará un puntaje máximo de CIEN (100) puntos con fundamento en el Anexo 8 del pliego, el cual deberán adjuntar a la propuesta debidamente diligenciado, aportada por el proponente dentro del sobre No. 1A.

La reciprocidad aplica para aquellos proponentes extranjeros, que participen individualmente ó como integrantes de estructuras plurales, que deseen el tratamiento de proponente nacional. Las sociedades extranjeras sin domicilio en Colombia o las personas naturales extranjeras no residentes en el país que presenten propuesta, recibirán el mismo tratamiento que los nacionales, siempre que exista un acuerdo, tratado o un convenio entre el país de su nacionalidad y Colombia, en el sentido de que a las ofertas de servicios colombianos se les concederá en ese país el mismo tratamiento otorgado a sus nacionales en cuanto a las condiciones, requisitos, procedimientos y criterios para la adjudicación de los contratos celebrados con el sector público.

La acreditación del trato nacional otorgado a servicios nacionales en países con los cuales Colombia ha negociado trato nacional en materia de compras públicas se realizará mediante certificación expedida por el Director de Asuntos Jurídicos Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores, la cual deberá contener lo siguiente: (i) Lugar y fecha de expedición de la certificación; (ii) Número y Fecha del Tratado; (iii) Objeto del Tratado; (iv) Vigencia del Tratado y (v) Proceso de selección al cual va dirigido. Lo anterior, conforme lo dispuesto en el artículo 4.2.6 del Decreto 734 de 2012.

En el supuesto de no existir los mencionados acuerdos, la certificación antes mencionada deberá indicar si existe trato nacional en virtud del principio de reciprocidad de conformidad con lo establecido en el artículo 4.2.6 del Decreto 734 de 2012.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código: Fm-189
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 1.0
	FORMATO	Fecha: 25/072012
	<b>ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD</b>	

En todo caso, la inexistencia del acuerdo o certificación mencionados no restringe la participación de sociedades o personas extranjeras, ni constituye causal de rechazo de su propuesta.

### **6.1.3 EVALUACIÓN DEL CUMPLIMIENTO**

Los Proponentes (o los miembros de la Estructura Plural) deberán diligenciar el Formato 8 suministrado por la Agencia para tal efecto, el cual deberá estar suscrito por el representante legal debidamente facultado para tal efecto y por su revisor fiscal, contador público o quien haga sus veces en la respectiva jurisdicción de incorporación, según sea el caso, del proponente y de los miembros del mismo en el caso de estructuras plurales.

Los Proponentes deberán indicar en el Formato 8 cada multa y/o sanción o efectividad de alguno de los amparos de la Garantía Única que en los últimos dos (2) años contados desde la fecha de cierre haya sido impuesta por una entidad pública o de derecho público a (i) el proponente, o (ii) a cualquier miembro del proponente en caso de estructuras plurales, ya sea directamente o como miembro de una estructura plural anterior.

Para efectos de la evaluación de cumplimiento, se tendrá en cuenta la información sobre cumplimiento o incumplimiento suministrada por el proponente en el FORMATO 8. Igualmente, se tendrá en cuenta la información recaudada por la AGENCIA al respecto dentro del ejercicio de su facultad de verificación o aportada por el proponente u otros proponentes durante el trámite de este proceso de selección.

Para la evaluación del cumplimiento se aplicarán los siguientes criterios:

#### **6.1.3.1 POR MULTAS Y DEMÁS SANCIONES POR INCUMPLIMIENTO**

A los Proponentes que afirmen en el Formato 8 o respecto de los cuales se encuentre acreditado que han sido multados o sancionados por incumplimiento de contratos, mediante acto administrativo expedido por la entidad pública o de derecho público, que haya quedado ejecutoriado dentro de los DOS (2) últimos años anteriores a la fecha de cierre de este proceso de selección, se les restarán como máximo 100 puntos del total de su calificación, de acuerdo con los siguientes rangos:

De 1 a 3 multas o sanciones, se les restarán 36 puntos del total de su calificación.
De 4 a 7 multas o sanciones, se les restarán 72 puntos del total de su calificación.
En más de 7 multas o sanciones, se les restarán 100 puntos del total de su calificación.

#### **6.1.3.2 POR EFECTIVIDAD DE CUALQUIERA DE LOS AMPAROS DE LA GARANTÍA ÚNICA**

A los Proponentes que afirmen en el Formato 8 o respecto de los cuales se encuentre acreditado que se les ha ordenado hacer efectivo, mediante acto administrativo expedido por entidad pública o de derecho público, que haya quedado ejecutoriado dentro de los DOS (2) últimos años anteriores a la fecha de cierre de este proceso de selección cualquiera de los amparos de la garantía única NO SE LES TENDRÁN EN CUENTA LOS DICHOS CONTRATOS dentro del cómputo de la experiencia para el establecimiento de la admisibilidad de la propuesta y además, en caso de haber sido admitida la propuesta, se les restarán como máximo 100 puntos del total de su calificación, de acuerdo con los siguientes rangos:

De 1 a 3 efectividades, se les restarán 36 puntos del total de su calificación.
De 4 a 7 efectividades, se les restarán 72 puntos del total de su calificación.
En más de 7 efectividades, se les restarán 100 puntos del total de su calificación.

### **6.2. CRITERIOS DE DESEMPATE**

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código: Fm-189
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 1.0
	FORMATO	Fecha: 25/072012
	<b>ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD</b>	

En caso de empate en el puntaje total se adjudicará así:

- 6.2.1. Se preferirá la propuesta presentada por el proponente que haya obtenido mayor puntaje en la experiencia específica.
- 6.2.2. Si persiste el empate luego de aplicar el criterio señalado en el numeral anterior, se preferirá la propuesta presentada por el proponente colombiano o extranjero que acredite la reciprocidad, sobre aquella presentada por un extranjero que no acredite la reciprocidad. En caso de estructuras plurales se entenderá que la oferta es colombiana cuando el CINCUENTA POR CIENTO (50%) o más de la participación esté en cabeza de personas colombianas o de extranjeros que acrediten la reciprocidad.
- 6.2.3. Si habiendo utilizado el mecanismo del numeral anterior persiste el empate, se preferirá al proponente Mipyme nacional o al consorcio o unión temporal conformada únicamente por Mipymes nacionales. Para estos efectos, se considerarán Mipymes nacionales tanto aquellas sociedades nacionales que cumplan las dos (2) condiciones previstas para cada categoría (Micro o pequeña o mediana empresa) en el artículo 2° de la Ley 590 de 2000 modificado por la Ley 905 de 2004, como las extranjeras que cumpliendo las dos condiciones previstas para cada categoría (Micro o pequeña o mediana empresa) de la misma norma citada, hayan acreditado reciprocidad. Para tal verificación, se diligenciará el formato 3.
- 6.2.4. Si persiste el empate, después del análisis del numeral anterior y entre los empatados se encuentran consorcios o uniones temporales en los que tenga participación al menos una Mipyme, este se preferirá.
- 6.2.5. Si persiste el empate, se preferirá al proponente singular que acredite tener vinculado laboralmente por lo menos un mínimo del 10% de sus empleados en las condiciones de discapacidad y el cumplimiento de los presupuestos contenidos en la Ley 361 de 1997, debidamente certificadas por la oficina de trabajo de la respectiva zona, que hayan sido contratados con por lo menos un (1) año de anterioridad a la fecha de apertura del presente proceso de selección, y que certifique adicionalmente que mantendrá dicho personal por un lapso igual al de la contratación. Formato 4
- 6.2.6. En caso que no proceda la hipótesis anterior, y entre los proponentes se encuentren proponentes plurales conformados por consorcios o uniones temporales, con al menos un (1) integrante que acredite las circunstancias establecidas en la Ley 361 de 1997 referidas en el numeral anterior, éste será preferido frente a los demás.
- 6.2.7. Si aplicando el factor anterior continúa el empate, el concurso de méritos se adjudicará por sorteo mediante procedimiento que será determinado por la Agencia en caso de ser necesario.

## **7. ESTIMACIÓN, TIPIFICACIÓN Y ASIGNACIÓN DE LOS RIESGOS PREVISIBLES QUE PUEDEN AFECTAR LA ECUACIÓN FINANCIERA DEL CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS.**

De conformidad con lo señalado en el artículo 4 de la ley 1150 de 2007, teniendo en cuenta la tipología contractual así como la naturaleza de las obligaciones del contrato, la Agencia Nacional de Infraestructura, estima, tipifica y asigna los riesgos previsibles que se señalan a continuación, los cuales, son aceptados por el contratista con la suscripción del contrato:

- **Riesgo:** el riesgo en forma general, es una medida de la variabilidad de los posibles resultados que se pueden esperar de un evento. El riesgo contractual en general es entendido como todas aquellas circunstancias que

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código: Fm-189
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 1.0
	FORMATO	Fecha: 25/072012
	<b>ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD</b>	

pueden presentarse durante el desarrollo o ejecución de un contrato y que pueden alterar el equilibrio financiero del mismo

- **Riesgos previsibles:** De acuerdo al Conpes 3714 de 2011, son todas aquellas circunstancias que de presentarse durante el desarrollo y ejecución del contrato, tienen la potencialidad de alterar el equilibrio financiero del mismo, siempre que sean identificables y cuantificables en condiciones normales.
- **Riesgos imprevisibles:** Según el Consejo de Estado la teoría de la imprevisión es aquella que “regula los efectos de tres situaciones que se pueden presentar al ejecutar un contrato: un suceso que se produce después de celebrado el contrato cuya ocurrencia no era previsible al momento de suscribirlo, una situación preexistente al contrato pero que se desconocía por las partes sin culpa de ninguna de ellas, y un suceso previsto, cuyos efectos dañinos para el contrato resultan ser tan diferentes de los planeados, que se vuelve irresistible”<sup>1</sup>
- **Tipificación:** es el proceso de caracterización de los riesgos que puedan preverse en las diferentes etapas de ejecución del contrato, agrupándolos en diferentes clases que presenten características similares.
- **Estimación del riesgo:** es la valoración, en términos monetarios o porcentuales respecto del valor del contrato, que hace la Agencia de ellos, de acuerdo con la tipificación que ha establecido y con base en la información fehaciente y soportada que tenga a su alcance la entidad contratante. Es una técnica que permite dar una aproximación de la magnitud del riesgo previsible de acuerdo con su probabilidad e impacto.
- **Asignación del riesgo** es el señalamiento que hace la entidad de la parte contractual que deberá soportar total o parcialmente la ocurrencia de la circunstancia tipificada, asumiendo su costo y su atención. Una asignación adecuada de los riesgos es aquella que minimiza el costo de su mitigación.

Los riesgos derivados del presente contrato serán asignados de acuerdo con el principio según el cual, cada riesgo debe ser asumido por la parte que mejor lo pueda controlar y administrar. De hecho, el Gobierno Nacional, a través del Documento CONPES Número 3107 de 2001, así como el CONPES 3714 DE 2011 estableció dicho criterio cuando señaló: “*Los principios básicos de la asignación de riesgos parten del concepto que estos deben ser asumidos: i) por la parte que esté en mejor disposición de evaluarlos, controlarlos y administrarlos; y/o; ii) por la parte que mejor disponga de los medios de acceso a los instrumentos de protección, mitigación y/o diversificación*”

De tal forma, que la entidad en cumplimiento de lo previsto en el artículo 4 de la ley 1150 de 2007, y con base en el desarrollo legal, jurisprudencial y doctrinal, los riesgos previsibles que puedan afectar la ejecución del contrato que llegará a adjudicarse para la satisfacción del objeto requerido, en el presente caso obedecen a riesgos empresariales, es decir áreas normales, inherentes a la ejecución del objeto contractual, que se imputan exclusivamente al contratista afectado, y no a la Entidad. (Ver Sentencia del 9 de mayo de 1996, Consejo de Estado Secc. Tercera). Cabe aclarar que a pesar que la Entidad realiza el ejercicio de tipificación, estimación y asignación de Riesgos, es obligación de los oferentes analizar y realizar su propia estimación de riesgos, la cual debe entenderse reflejada en la oferta económica que presenten para efectos de hacerse adjudicatarios del contrato.

La información sobre la tipificación, estimación y asignación de los riesgos asociados a la ejecución del contrato objeto del presente proceso de contratación se resume a continuación:

### **La Matriz de riesgos es un Documento Anexo de estos Estudios Previos**

<sup>1</sup> Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Expediente No. 1952, M.P. Enrique Arboleda Perdomo

 Libertad y Orden	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código: Fm-189
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 1.0
	FORMATO	Fecha: 25/072012
	<b>ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD</b>	

## **8. EL ANÁLISIS DE LOS RIESGOS DE LA CONTRATACION Y EN CONSECUENCIA EL NIVEL DE EXTENSIÓN DE LOS AMPAROS.**

La exigencia de garantías en la contratación estatal es un mandato legal de conformidad con lo establecido en el artículo 7o de la Ley 1150 de 2007 en los siguientes términos: "Los contratistas prestarán garantía única para el cumplimiento de las obligaciones surgidas del contrato y los proponentes prestarán garantía de seriedad de los ofrecimientos hechos."

Conforme lo anterior, la Entidad ve necesario exigir el amparo de los perjuicios que se deriven del incumplimiento del contrato mediante las siguientes garantías:

- Cumplimiento de las obligaciones surgidas del contrato: Por una suma equivalente al veinte por ciento (20%) del valor total del contrato, por un término igual al del plazo de ejecución del contrato, más una vigencia adicional correspondiente al plazo contractual previsto para la liquidación del Contrato de Obra contados a partir de la fecha de expedición de la póliza.

Esta garantía permitirá a la Entidad cubrir la eventualidad que el contratista incumpla las obligaciones surgidas del contrato estatal incluyendo en ellas el pago de multas y cláusula penal pecuniaria. El amparo de cumplimiento del contrato cubrirá a la Agencia de los perjuicios directos derivados del incumplimiento total o parcial de las obligaciones nacidas del contrato, así como de su cumplimiento tardío o de su cumplimiento defectuoso, cuando ellos son imputables al contratista garantizado. Además de esos riesgos, este amparo comprenderá siempre el pago del valor de las multas y de la cláusula penal pecuniaria que se hayan pactado en el contrato garantizado.

- Pago de Salarios, Prestaciones Sociales e Indemnizaciones Laborales: Por una suma equivalente al diez por ciento (10%) del valor total del contrato por un término igual al plazo del contrato y tres (3) años más.

Esta garantía se requiere por cuanto para la ejecución del contrato el contratista requerirá utilizar personal. El valor estimado para la misma corresponde al mínimo exigido por el Decreto 734 de 2012 y permitirá cubrir a la Agencia Nacional de Infraestructura de los perjuicios que se le ocasionen como consecuencia del incumplimiento de las obligaciones laborales a que esté obligado el contratista garantizado, derivadas de la contratación del personal utilizado para la ejecución del contrato amparado.

- Amparo de Calidad de los Servicios Prestados: Por el 10% del valor total del contrato, por el término de sesenta meses (60) contados desde la terminación del contrato de interventoría.
- Responsabilidad Civil Extracontractual: Por el 5% del valor total del contrato, por el término de su duración del contrato y dos (2) años más.

Esta garantía se requiere teniendo en cuenta que en el desarrollo de obras se pueden generar accidentes o incidentes y para prevenir cualquier demanda originada en el servicio.

El Contratista se compromete a constituir a favor de la Agencia Nacional de Infraestructura, en arreglo a lo dispuesto en la Ley 1150 de 2007, el Decreto 734 de 2012 y demás normas que reglamentan la materia, en formato para entidades estatales, una garantía que podrá constar en una póliza de seguro expedida por una compañía de seguro legalmente establecida en Colombia o garantía bancaria expedida por un banco local, que otorgue los siguientes amparos:

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código: Fm-189
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 1.0
	FORMATO	Fecha: 25/072012
	<b>ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD</b>	

El Contratista deberá actualizar la vigencia de la garantía de conformidad con la fecha de iniciación del contrato.

El hecho de la constitución de esta garantía no exonera al contratista de sus responsabilidades legales en relación con los riesgos asegurados.

De igual manera, el Contratista declarará que no se encuentra incurso en ninguna de las inhabilidades e incompatibilidades consagradas en la ley o en la reglamentación, ni en conflictos de interés.

Adicionalmente, deberá especificarse que el contrato no genera relación alguna, ni da derecho al cobro de prestaciones sociales propias de un contrato de trabajo. Por lo tanto no habrá relación laboral entre la Agencia Nacional de Infraestructura y el Contratista, toda vez que no existe subordinación ni dependencia

## **9. CONFIDENCIALIDAD DE LA INFORMACIÓN**

El contratista adquiere la obligación de mantener en absoluta reserva toda la información, documentos y/o reproducciones relacionados con la ejecución del contrato, y acepta expresamente que toda la información a la que tenga acceso o reciba en virtud de la relacionada que derive del contrato, se considera confidencial, y por lo tanto no puede ser divulgada ni transferida. En caso de incumplimiento por parte del contratista deberá indemnizar los perjuicios a que haya lugar.

## **10. CONTROL Y SEGUIMIENTO:**

El control y seguimiento de la ejecución del contrato estará a cargo del Vicepresidente de Gestión Contractual

## **11. INDICACION DE LA CONTRATACION DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LOS ACUERDOS INTERNACIONALES**

Para efectos de lo previsto en el numeral 8 del artículo 2.1.1 del Decreto 0734 de 2012, se indica que la contratación objeto de este documento, está cobijada por los siguientes Acuerdos Internacionales o Tratados de Libre Comercio vigente para el Estado Colombiano: Chile, México, los países del Triángulo Norte (El Salvador, Guatemala, Honduras), y Suiza y Liechtenstein como miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio –AELC (EFTA)-, Canadá y los Estados Unidos

Cordialmente,

Original firmado por

**BEATRIZ EUGENIA MORALES VELEZ**

Vicepresidente de Estructuración

Revisó: Diana Bernal – Gerente Jurídica de Estructuración.

Revisó: Iván Mauricio Fierro Sánchez – Gerente de Proyecto

Revisó: Sandra Rueda – Gerente Férreo – Puertos

Revisó: Camilo Salazar – Abogado Gerencia Jurídica de Estructuración

Proyecto: Roger Rodríguez – Técnico Férreo VE

Proyecto: Iván Alberto López Luna – Técnico Férreo VE