	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

Fecha de elaboración enero de 2017

**1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD QUE LA ENTIDAD ESTATAL PRETENDE SATISFACER CON EL PROCESO DE CONTRATACION.**


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, reemplazaría 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.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

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) – Lenguazaque (PK110), Bogotá (Km. 5) – Dorada (PK 202), Dorada (PK 202) – Barrancabermeja (PK 444), Barrancabermeja (PK 444) – Chiriguaná (PK 724), Puerto 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, atribuyó 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 las 180 mil toneladas entre el 2004 y 2010, sin embargo, por efectos de la Ola Invernal del 2010 y 2011 el corredor sufrió graves daños que ocasionaron la interrupción de la operación desde febrero de 2011.

Durante los años 2013 a 2015 en virtud del contrato 356 de 2013 de administración celebrado en la ANI se movilizaron 991.199 pasajeros en el corredor Bogotá – Zipaquirá.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

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 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, y teniendo en cuenta que se debía recuperar la transitabilidad en el corredor férreo Bogotá – Belencito, la ANI suscribe el contrato No. 356 con el Consorcio Dracol Líneas Férreas, que tiene fecha de inicio el 1 de noviembre de 2013, cuyo objeto es contratar “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 35+871) ASÍ COMO SU ADMINISTRACIÓN, MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO, VIGILANCIA Y CONTROL DE TRÁFICO ENTRE OTRAS ACTIVIDADES POR EL TIEMPO DE VIGENCIA DE ESTE CONTRATO

El contrato No. 356 de 2013 Bogotá - Belencito se suscribió por valor de OCHENTA Y SEIS MIL CUATROCIENTOS DIECIOCHO MILLONES SETECIENTOS QUINCE MIL CIENTO OCHENTA Y SIETE PESOS M/CTE (\$86.418.715.187) INCLUIDO IVA.

El contrato No. 356 tiene fecha de inicio el 1 de noviembre de 2013, se le han efectuado 4 Otrosis de la siguiente manera:

Otrosí No 1, suscrito el 24 de abril de 2015, donde se prorrogó por dos meses el contrato y se adiciono por \$26.861.588.177.

Otrosí No. 2, suscrito el 30 de septiembre de 2015, se prorrogó 11 meses y se adicionó por \$15.046.215.562.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

Otrosí No. 3, suscrito el 21 de diciembre de 2015, se reprogramaron recursos.

Otrosí No. 4, suscrito el 24 de noviembre de 2016, se prorrogó por 3 meses y se adicionó en \$5.500.000.000.

El contrato tiene como fecha de terminación 28 de febrero de 2017

Teniendo en cuenta lo anterior y que la Agencia Nacional de Infraestructura en cumplimiento de lo dispuesto en el numeral 19 del artículo cuarto del decreto 4165 de 2011, que establece como una de sus funciones “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” requiere entregar a un nuevo contratista para que este se haga cargo de la tenencia del corredor férreo Bogotá- Belencito, en los tramos Bogotá (PK 5) – Belencito (PK 262); La Caro (PK 32+628) – Zipaquirá (PK 53); y Bogotá (PK 5) – Facatativá (PK 35+871), que corresponden a los tramos que tiene a cargo la Agencia Nacional de Infraestructura.

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

Tabla No. 1 Tramos a intervenir Corredor Bogotá - Belencito

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
TOTAL	318,3 km

Ahora, corresponde analizar las competencias que tiene la Agencia para adelantar el contrato que mediante este documento se propone. Al respecto vale la pena traer a colación el concepto jurídico contenido en la Metodología General Ajustada –MGA-, que se radicó para estudio en la Vicepresidencia de Planeación de la Agencia bajo el número 2012-200-003554-3.

Dicho concepto jurídico establece, en relación con la posibilidad de que la Agencia lleve a cabo contratos como el que se propone en los presentes estudios previos, lo siguiente:

*“Emerge de este precepto la certidumbre en el sentido de que **esta ley aplica para los contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un Inversionista la***

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**


***construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento de una infraestructura, actividades todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha infraestructura, incluyendo si tales contratos versan sobre infraestructura para la prestación de servicios públicos, como ocurriría en el caso analizado.***

*A pesar del inocultable énfasis que la enumeración de las atribuciones conferidas a la entidad hace respecto de las modalidades de contratos de concesión y otras formas de asociación público privadas, ello no implica que conforme a dicha enumeración la totalidad de los contratos a cargo de la ANI deben estructurarse a través de alguna de estas figuras, particularmente si tenemos en cuenta la taxativa y expresa atribución que la Ley le confiere a la entidad para **“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”**.*

*El caso materia de análisis supone que la vigencia del contrato que se planea debe ser limitada, por cuanto el transporte férreo deberá ser modernizado en breve, lo cual implica que los planes y programas que el gobierno nacional se propone implantar, cobijen las zonas desafectadas de la red férrea del Atlántico que sería el objeto de los contratos propuestos y por ende, con una breve vigencia contractual como la requerida, la modelación económicamente viable para los particulares eventualmente interesados no cierra de manera aceptable, más allá de que podría presentarse una superposición de actividades surgida, de un lado por el desarrollo de una concesión sobre estas zonas desafectadas, y por la otra, la ejecución de los contratos que concreten la solución integral para el desarrollo del modo férreo de transporte en el país.*

*Este entorno fáctico enmarca la posibilidad para la ANI, en ejercicio de su facultad de administrador y operador temporal de la red férrea, en el sentido de celebrar el o los contratos necesarios para realizar las actividades temporales de administración y operación de dicha red férrea desafectada, habida cuenta, además, de que ellas escapan al giro normal de su gestión, precisamente por tratarse de actividades específicamente temporales.”*

Ahora bien, para ejercer la competencia y responsabilidad que tiene la ANI sobre el corredor férreo Bogotá Belencito en el mes de abril de la vigencia 2016, inició el trámite de solicitud de vigencias futuras excepcionales, por medio de las cuales se respaldaría un proceso licitatorio para la adjudicación de un contrato de obra pública de los 2 corredores férreos Bogotá – Belencito y la Dorada – Chiriguaná. Esto permitiría contar con un contrato a partir del 01 de enero de 2017 hasta el 31 de julio de 2018.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

Esta solicitud de vigencias futuras establecía una necesidad de cupo presupuestal para la vigencia 2017 por \$135.354 millones y para la vigencia 2018 por \$93.492 millones, con fuente de recursos propios, para un total de \$228.846 millones.

El Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación emitieron sus correspondientes aprobaciones, y el 22 de abril de 2016, la ANI solicitó al Ministerio de Hacienda y Crédito Público la aprobación final que exige la solicitud de vigencias futuras excepcionales.

Por esta misma fecha, la Entidad se encontraba consolidando su Anteproyecto de Presupuesto para la vigencia 2017 así como el Marco de Gasto de Mediano Plazo 2017 – 2020. En la estimación de los ingresos propios para la vigencia 2017 se consideraron unas posibles entradas de recursos, las cuales fueron objeto de discusión por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

En el ejercicio final de Anteproyecto de Presupuesto 2017, así como en la aprobación del Marco de Gasto 2017 – 2020 no le fueron autorizadas la totalidad de las fuentes de ingresos que había planteado la Entidad, razón por la cual, el perfil que se había previsto para las vigencias futuras del proceso en mención no se ajustaba a los techos autorizados.

Por lo anterior, la Entidad tuvo que replantear su estrategia, definiendo lo siguiente:

1. Solicitud de vigencias futuras por medio de las cuales se garantizaría la continuidad de los contratos vigentes hasta el 28 de febrero de 2017.
2. Solicitud de vigencias futuras excepcionales que respaldaran un nuevo contrato a partir de marzo de 2017.

Para el punto No. 2 se estableció un cronograma en donde la aprobación de vigencias futuras tenía como fecha máxima comienzos del mes de noviembre de 2016, pues la Entidad debía contar con los tiempos necesarios para realizar el proceso precontractual que permitieran abrir un proceso licitatorio para contar con un contrato en marcha a partir del 01 de marzo de 2017.

La Entidad inició los trámites presupuestales en el mes de septiembre de 2016, y el 19 de octubre se obtuvo la aprobación por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público de las vigencias futuras para la continuidad de los contratos vigentes hasta el 28 de febrero de 2017.

Una vez surtido este trámite y dado que el aplicativo SUIFP sólo permite hacer un trámite a la vez perteneciente a un proyecto de inversión, en el mes de septiembre de 2016, se inició el trámite para las vigencias futuras excepcionales.

Sin embargo, las vigencias futuras excepcionales fueron aprobadas por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público el 20 de diciembre de 2016. Dado que estas vigencias futuras estarían vigentes solo



	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

hasta el 31 de diciembre de 2016, sería necesario que se realizara una ratificación de las mismas llevándolas a CONFIS, lo que significaría suspender el proceso licitatorio a partir del 01 de enero hasta tanto se celebrara un nuevo CONFIS por parte de Minhacienda.

Por lo anterior, la Entidad evaluó una posible alternativa que permita garantizar la administración de los corredores hasta que se cuente con la aprobación de las vigencias futuras para respaldar un contrato de administración de los corredores férreos hasta el 30 de julio de 2018.

La alternativa considerada por esta Agencia para resolver los problemas causados por la aprobación tardía de las vigencias futuras contempla atender las actividades básicas que deben ejecutarse en todo momento sobre el corredor férreo Bogotá – Belencito y corresponden a los siguientes alcances:

1. Control de Tráfico sobre la operación existente;
2. Vigilancia de los bienes muebles e inmuebles del corredor férreo;
3. Aseguramiento de los bienes del corredor ante la materialización de un riesgo.

La Agencia no cuenta con el personal suficiente para llevar a cabo las tres actividades básicas descritas anteriormente y en tal virtud es necesario iniciar esta contratación con el fin de que una empresa idónea y experimentada realice la ejecución del control de tráfico de la operación existente en el corredor férreo para asegurar los niveles de seguridad en la operación. A fin de garantizar los fines institucionales, es por esto que se requiere adelantar el presente proceso de contratación.

En estos términos se deja clara la competencia y las razones de orden técnico que sustentan la necesidad de adelantar el proceso de selección por Selección Abreviada de Menor Cuantía que a continuación se describe.

**2. OBJETO A CONTRATAR Y SUS ESPECIFICACIONES TECNICAS - RELACIÓN ESTRATÉGICA DEL OBJETO CONTRACTUAL CON LA PLANEACIÓN INSTITUCIONAL**

**2.1. OBJETO:** El contratista se obliga para con la Agencia Nacional de Infraestructura a ejecutar el control de tráfico de la operación ferroviaria existente en el corredor férreo Bogotá – Belencito según lo establecen los Apéndices Técnicos.

**2.2. CLASIFICACIÓN UNSPSC:** El objeto contractual se enmarca dentro del siguiente código del Clasificador de Bienes y Servicios:

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

Clasificación UNSPSC

Clasificación UNSPSC	Segmento		Familia		Clase	
461615	46	Equipos y suministros de defensa, orden público, protección, vigilancia y seguridad	16	Seguridad y control público	15	Control de tráfico

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

**2.3.1. ESPECIFICACIONES ESENCIALES**

**A. OBLIGACIONES GENERALES.**

- ✓ Recibo y entrega de la Infraestructura necesaria para la ejecución del control de tráfico (Centro de control en el KM05, aparatos de vía necesarios para controlar el tráfico y 23 pasos a nivel)
- ✓ Control de Tráfico de la operación existente
- ✓ Realizar reparaciones sobre la infraestructura de los pasos a nivel, especialmente sobre la operación de las talanqueras cuando se requieran.
- ✓ Informes y Cronogramas

La descripción de cada una de las actividades, se encuentran explicadas de manera detallada en el anexo Apéndice Técnico 4, el cual hará parte integral del contrato.


**B. OBLIGACIONES ESPECÍFICAS.**

La descripción de cada una de las obligaciones específicas, se encuentran explicadas de manera detallada en el anexo Apéndice Técnico 4, el cual hará parte integral del contrato.

**2.4. OBLIGACIONES DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA:** La Agencia Nacional de Infraestructura en desarrollo del contrato se obliga a,

- a) Expedir el registro presupuestal
- b) Verificar el cabal cumplimiento del objeto y las obligaciones del presente contrato a través del supervisor del contrato.
- c) Realizar los pagos previa presentación de la factura por parte del contratista, así como de los demás documentos requeridos, y demás trámites administrativos de rigor.
- d) Entregar y recibir la documentación objeto del Contrato.



	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

## **2.5. RELACIÓN ESTRATÉGICA DEL OBJETO CONTRACTUAL CON LA PLANEACIÓN INSTITUCIONAL**


Las actividades de administración, operación y mantenimiento de los tramos desafectados se habían venido ejecutando para el servicio de transporte de pasajeros a través de la empresa Turistren entre el KM05 y la estación de Zipaquirá y 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 las 180 mil toneladas entre el 2004 y 2010, sin embargo, por efectos de la Ola Invernal del 2010 y 2011 el corredor sufrió graves daños que ocasionaron la interrupción de la operación desde febrero de 2011.

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 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.

Con el fin de cumplir las funciones de esta Agencia, específicamente la de administrar y operar de forma temporal la infraestructura ferroviaria del corredor Bogotá – Belencito durante el plazo del presente contrato, la Agencia Nacional de Infraestructura celebra el presente proceso de contratación para que un contratista idóneo y con la experiencia suficiente proporcione el control de tráfico de la operación existente en el corredor, que de acuerdo a la información que esta entidad posee no se verá afectada durante los próximos seis meses.

## **3. MODALIDAD DE SELECCIÓN DEL CONTRATISTA- JUSTIFICACIÓN Y FUNDAMENTOS JURÍDICOS**

El presente proceso de selección, así como el contrato que de él se derive, se sujetarán a la Constitución Política, al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, contenido en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, la Ley 1474 de 2011, la Ley 1450 de 2011, el Decreto Ley 0019 de 2012 y el Decreto 1082 del 2015 y las disposiciones aplicables a la naturaleza del objeto de este proceso de selección y del contrato respectivo, y las demás normas concordantes.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

El Artículo Segundo de la Ley 1150 de 2007 modificado por la Ley 1474 de 2011, por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y transparencia, el Decreto 1082 de 2015, señala que la escogencia del proveedor se efectuará con arreglo a las modalidades de selección de licitación Pública, Selección abreviada, concurso de méritos contratación directa y mínima cuantía.

El artículo 2° numeral 1 de la Ley 1150 de 2007 establece: "...La escogencia del contratista se efectuará por regla general a través de licitación pública, con las excepciones que se señalan en los numerales 2, 3 y 4 del presente artículo...", en consecuencia en atención al objeto a contratar y a la cuantía el proceso de selección que aquí nos ocupa, se realizara a través de Selección Abreviada de Menor Cuantía.

El proceso de selección que se adelanta se realizará por la modalidad de selección abreviada de menor cuantía, teniendo en cuenta el objeto a contratar y el presupuesto oficial, el cual no es superior la menor cuantía de la Entidad, lo anterior de conformidad con lo dispuesto en el literal b del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 2.2.1.2.1.2.20 del Decreto 1082 de 2015.

**NOTA:** De conformidad con lo establecido en el numeral 2 del artículo 2.2.1.2.1.2.20 del Decreto 1082 de 2015 se indica que de llegarse a presentar más de diez (10) manifestaciones de interés para participar en el proceso respectivo, la Entidad SI hará uso del sorteo contemplado en esa disposición.

**4. PLAZO DE EJECUCION:** Se contabilizará a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio, previo cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución por un plazo de tres (3) meses.

**5. LUGAR DE EJECUCIÓN:** Los lugares de ejecución del contrato serán, las zonas de influencia del proyecto, ubicado en el departamento de Cundinamarca.

**6. VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO**

**6.1. PRESUPUESTO OFICIAL ESTIMADO:** El presupuesto estimado para el cumplimiento del proyecto y valor del contrato asciende a la suma, de SETECIENTOS VEINTE MILLONES CIENTO SESENTA Y NUEVE MIL NOVECIENTOS SETENTA Y UN PESOS M/CTE (\$ 720.169.971) Incluyendo IVA y demás tributos que se causen por el hecho de su celebración, ejecución y liquidación.

**6.2. CERTIFICADO DE DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL:** Para respaldar el compromiso que resulte de este proceso de selección abreviada de menor cuantía se cuenta con el certificado de disponibilidad presupuestal No.36517 del 04 de enero de 2017.

**6.3. RUBRO PRESUPUESTAL:** El pago de la suma estipulada en el contrato, se efectuará con cargo al presupuesto del Rubro 2404-0600-1 denominado REHABILITACIÓN DE VÍAS FÉRREAS A NIVEL NACIONAL, A TRAVES DEL SISTEMA DE CONCESIONES.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

**6.4. FORMA DE PAGO:** La ANI pagará al CONTRATISTA el valor de este contrato mediante la presentación de actas mensuales previamente revisadas y avaladas por la ANI o por quien este designe, basadas en los precios ofertados por el Contratista en su oferta económica.

**6.5. DEPENDENCIA QUE SOLICITA LOS TRABAJOS:** El servicio para la ejecución de la operación ferroviaria existente en el corredor férreo Bogotá – Belencito según lo establecen los apéndices técnicos, está siendo solicitado por la Vicepresidencia de Estructuración de la Agencia Nacional de Infraestructura.


## **7. ANÁLISIS DEL SECTOR – ESTUDIO DE MERCADO- ANALISIS DE LA DEMANDA Y ANALISIS DE LA OFERTA**

**7.1. ANÁLISIS DEL SECTOR:** El gobierno nacional, en cabeza de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, tiene a su cargo el desarrollo de infraestructura de transporte mediante el esquema de las asociaciones público privadas, para los modos férreo, carretero, aeroportuario y portuario, con el fin de tener una red de transporte eficiente que le permita al país mejorar su competitividad a nivel mundial.

Sin embargo, como se expuso anteriormente, la Agencia Nacional de Infraestructura en cumplimiento de lo dispuesto en el numeral 19 del artículo cuarto del decreto 4165 de 2011, que establece como una de sus funciones “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” mediante el presente proceso de selección se pretende cumplir con los siguientes objetivos:

- Conservar la operación de pasajeros entre el KM05 y la estación de Zipaquirá
- Ejecutar el control de tráfico de la operación que actualmente se presta a los pasajeros a través de la circulación de trenes de la empresa Turistren.
- Mantener la seguridad de la operación de los cruces a nivel que se generan entre la infraestructura ferroviaria y carretera entre el KM05 y la estación de Zipaquirá.

En ese sentido, el Gobierno Nacional ve necesario que para cumplir con los objetivos que se ha trazado, se hace necesario adelantar el presente proceso de selección, con el fin de que se garantice la operación actual de pasajeros entre Bogotá y Zipaquirá que sin duda alguna han mantenido la infraestructura a cargo de la ANI, evitando robos e invasiones sobre la misma.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

**7.2. ASPECTOS ECONOMICOS:** Por tratarse de un proceso para contratar a una empresa con experiencia en control de tráfico ferroviario, las empresas que podrán prestar sus servicios son aquellas que se dedican al control de tráfico.

**7.3. TÉCNICO:** La experiencia a solicitar en el presente proceso es de vital importancia por la especificidad del proyecto que la entidad requiere llevar a cabo en términos de que corresponde a un corredor estratégico existente al cual se le han invertido recursos para su recuperación.

Es por esto, que las firmas que deseen participar en el presente proceso de selección, deberán contar con las más altas calificaciones, experticia, capacidad institucional y experiencia técnica que permita a la entidad garantizar la operación de pasajeros entre Bogotá y Zipaquirá.

**7.4. REGULATORIO:** En adición a la normatividad vigente aplicable que regula la contratación estatal y en particular la Selección Abreviada de Menor Cuantía, se relaciona a continuación la normatividad que se debe considerar para llevar a cabo el proceso de selección de forma satisfactoria:

- Ley 80 de 1993
- Ley 1150 de 2007
- Ley 1474 de 2011
- Decreto 1082 de 2015

**7.5. ESTUDIO DE LA OFERTA:**

Podrán participar en el presente proceso y presentar propuestas personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, de manera individual o bajo estructuras plurales que demuestren experiencia control de tráfico ferroviario para la operación sobre redes de carga y/o pasajeros

**7.6. ESTUDIO DE LA DEMANDA:**

1. ¿Cómo ha adquirido la Entidad Estatal en el pasado este bien, obra o servicio?

La prueba más reciente de estos servicios, fue en el año 2013, cuando la entidad suscribió los contratos de obra pública 356 y 418 de 2013.

2. ¿Cómo adquieren las Entidades Estatales y las empresas privadas este bien, obra o servicio?

Para este tipo de contratos, la modalidad de contratación con los cuales la entidad ha contratado los servicios, por su naturaleza y cuantía son han sido celebrados como resultado de un proceso de contratación abierto al público para que participen varios proponentes.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

**7.7. NECESIDAD DE INTERVENTORÍA:** La entidad consideró que, para este proceso de selección, la supervisión del contrato, objeto del presente proceso de selección, se adelantará a través de una interventoría.

**8. CRITERIOS PARA SELECCIONAR LA OFERTA MÁS FAVORABLE**

La Ley 1150 de 2007 en su artículo 5º establece que es “... *objetiva la selección en la cual la escogencia se haga al ofrecimiento más favorable a la entidad y a los fines que ella busca*”, en concordancia con lo cual el artículo 2.2.1.1.2.2.2 del Decreto 1082 de 2015, prevé que en la licitación pública y en la selección abreviada de menor cuantía, “... la Entidad Estatal debe determinar la oferta más favorable teniendo en cuenta: ( a) la ponderación de los elementos de calidad y precio soportados en fórmulas; o (b) la ponderación de los elementos de calidad y precio que representen la mejor relación de costo- beneficio. Si la Entidad Estatal decide determinar la oferta de acuerdo con el literal (b) anterior debe señalar en los pliegos de condiciones:

1. *Las condiciones técnicas y económicas mínimas de la oferta.*
2. *Las condiciones técnicas adicionales que representan ventajas de calidad o de funcionamiento, tales como el uso de tecnología o materiales que generen mayor eficiencia, rendimiento o duración del bien, obra o servicio.*
3. *Las condiciones económicas adicionales que representen ventajas en términos de economía, eficiencia y eficacia, que puedan ser valoradas en dinero, como por ejemplo la forma de pago, descuentos por adjudicación de varios lotes, descuentos por variaciones en programas de entregas, mayor garantía del bien o servicio respecto de la mínima requerida, impacto económico sobre las condiciones existentes de la Entidad Estatal relacionadas con el objeto a contratar, mayor asunción de los Riesgos, servicios o bienes adicionales y que representen un mayor grado de satisfacción para la entidad, entre otras.*
4. *El valor en dinero que la Entidad Estatal asigna a cada ofrecimiento técnico o económico adicional, para permitir la ponderación de las ofertas presentadas.*

*La Entidad Estatal debe calcular la relación costo-beneficio de cada oferta restando del precio total ofrecido los valores monetarios asignados a cada una de las condiciones técnicas y económicas adicionales ofrecidas. La mejor relación costo-beneficio para la Entidad Estatal es la de la oferta que una vez aplicada la metodología anterior tenga el resultado más bajo.*

*La Entidad Estatal debe adjudicar al oferente que presentó la oferta con la mejor relación costo-beneficio y suscribir el contrato por el precio total ofrecido”.*

Adicional a lo anterior y en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 816 de 2003 "Por medio de la cual se apoya a la industria nacional a través de la contratación pública" y de conformidad con lo establecido

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

en el artículo 2.2.1.2.4.2.1 del Decreto 1082 de 2015, se otorgará un puntaje al proponente que oferte servicios de origen nacional, teniendo en cuenta la definición del artículo 2.2.1.1.1.3.1 ibídem.

**9. FACTORES DE VERIFICACIÓN**

La Agencia Nacional de Infraestructura realizará la verificación de requisitos habilitantes de manera simultánea, por el comité designado para tal efecto, verificando los siguientes factores:

<b>a. Experiencia:</b> El proponente deberá acreditar la experiencia requerida	<b>PASA / NO PASA</b>
<b>b. Capacidad Jurídica:</b> El proponente deberá allegar los documentos de conformidad con lo establecido en los pliegos de condiciones	<b>PASA / NO PASA</b>
<b>c. Capacidad Financiera:</b> Analiza la capacidad financiera del proponente y demás requisitos exigidos de conformidad con lo establecido en los pliegos de condiciones.	<b>PASA / NO PASA</b>
<b>d. Capacidad Organizacional:</b> Analiza la capacidad de organización del proponente y demás requisitos exigidos de conformidad con lo establecido en los pliegos de condiciones del proceso.	<b>PASA / NO PASA</b>


Para efectos de acreditar cada uno de los requisitos habilitantes se resalta que la única información, valores y experiencia que se tendrá como válida será la relacionada directamente con contratos de control de tráfico que estén certificadas y que consten en el RUP, o las que en virtud de la expedición del Decreto 1082 de 2015, deban ser verificadas por la Agencia, de igual manera para los proponentes extranjeros que no se encuentren obligados a inscribirse en el RUP, únicamente podrán acreditar los requisitos habilitantes a través de información, valores y experiencia directamente relacionada con contratos de control de tráfico. La información adicional, relacionada con la experiencia general requerida por la entidad que no conste en el RUP, podrá ser verificada por la Agencia de acuerdo con lo previsto en el pliego de condiciones.

**A. VERIFICACIÓN DE EXPERIENCIA DEL PROPONENTE:**

Para demostrar su experiencia, los proponentes deberán presentar, máximo tres (3) certificaciones de contratos, cuyo objeto o alcance sea control de tráfico de líneas ferroviarias para el servicio de carga y/o pasajeros.

La sumatoria de los valores certificados deberá ser igual o superior al 100% del presupuesto oficial del presente proceso de selección, lo anterior, de acuerdo a lo determinado en el estudio de mercado.



	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

Como soporte de la información allegada por el proponente, se deberán anexar las certificaciones expedidas por las entidades respectivas, las cuales deberán contener, como mínimo, la siguiente información:

- Nombre de la empresa contratante
- Nombre del contratista.
- Objeto del Contrato.
- Si se trata de un consorcio o unión temporal, se debe señalar el nombre de sus integrantes; adicionalmente, se debe indicar el porcentaje de participación de cada uno de ellos.
- Número del contrato
- Fecha de suscripción (día, mes y año) y fecha de terminación (día, mes y año)
- Fecha de expedición de la certificación (día, mes y año)
- Valor del contrato y de las adiciones, si las hubo.
- Valor ejecutado del contrato a la fecha de expedición de la certificación
- Cargo y firma de quien expide la certificación.
- El valor total facturado del contrato en caso de contratos en ejecución.

No se aceptaran copias de contratos, ni otros documentos relacionados para acreditar la experiencia solamente las certificaciones en los términos solicitados en el presente numeral. En el evento que las certificaciones no contengan la información que permita su verificación, el proponente deberá anexar a la propuesta copia del contrato o de los documentos soportes, que permitan tomar información que falte en la certificación.

Cada contrato acreditado mediante certificación se analizará por separado, en caso de presentar certificaciones que incluyan contratos adicionales al principal, el valor adicional se sumará al valor del contrato, quedando ésta como una sola certificación.

Para relacionar la experiencia, deberá diligenciarse el **FORMATO 5** de los Pliegos de Condiciones en el cual se consignará la Información sobre experiencia acreditada del proponente, suministrando toda la información allí solicitada. Si la propuesta se presenta en consorcio o unión temporal, todos sus miembros podrán diligenciar su experiencia conjuntamente en un mismo anexo.

En caso de existir diferencias entre la información relacionada en el **FORMATO 5** y las certificaciones aportadas, prevalecerá la información contenida en la certificación de experiencia y dicha información será la que se utilizará para la verificación.

Los oferentes personas jurídicas cuya constitución sea menor a tres (3) años, podrán acreditar la experiencia de sus accionistas, socios o constituyentes para los efectos del presente proceso de selección.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

Para el caso de contratos ejecutados por el proponente como parte de un consorcio o de una unión temporal, el integrante informará únicamente el valor correspondiente al porcentaje de su participación. Y el valor correspondiente al porcentaje de su participación será el que la entidad tendrá en cuenta para efectos de acreditar la experiencia.

En el evento de presentar los contratos con valores en moneda extranjera, para calcular la experiencia a relacionar, los valores serán objeto de conversión a pesos colombianos de acuerdo con los siguientes parámetros:

- Cuando el valor esté dado en dólares de los Estados Unidos de América (\$USD) se convertirá a pesos colombianos utilizando para esa conversión la Tasa de Cambio Representativa del Mercado (TCRM) Promedio Anual correspondiente al año de terminación del contrato, para lo cual el proponente debe tomar la publicada por el Banco de la República para el año correspondiente en el “link” [http://www.banrep.gov.co/series-estadisticas/see\\_ts\\_cam.htm#1992](http://www.banrep.gov.co/series-estadisticas/see_ts_cam.htm#1992)

- Cuando el valor esté dado en moneda extranjera diferente al dólar de los Estados Unidos de América, se realizará su conversión a dólares estadounidenses de acuerdo con las tasas de cambio estadísticas diarias publicadas por el Banco de la República en el sitio [http://www.banrep.gov.co/series-estadisticas/see\\_ts\\_cam\\_otrasmon\\_2.htm](http://www.banrep.gov.co/series-estadisticas/see_ts_cam_otrasmon_2.htm) Luego se procederá a su conversión de los \$USD resultantes a pesos colombianos, de conformidad con la Tasa de Cambio Representativa del Mercado (TCRM) Promedio Anual correspondiente al año de terminación del contrato para lo cual se procederá como se indicó en el párrafo anterior, en el “link” allí indicado.

Realizadas las conversiones correspondientes, se procederá a expresar los valores en SMMLV de acuerdo con el año de suscripción del contrato. En caso de existir diferencias entre la información relacionada en el **FORMATO No. 5** de los pliegos de condiciones y la relacionada en el documento que permite acreditar la experiencia, prevalecerá la información contenida en el documento de acreditación y dicha información será la que se utilizará para la verificación.

La Agencia Nacional de Infraestructura no tendrá en cuenta experiencia relacionada que no esté soportada por los documentos que se solicitan.

En todo caso, los contratos que se presenten para acreditar la experiencia general deberán constar en el RUP y encontrarse clasificado en el código del clasificador UNSPSC señalado a continuación:

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

Clasificación UNSPSC	Segmento		Familia		Clase	
461615	46	Equipos y suministros de defensa, orden público, protección, vigilancia y seguridad	16	Seguridad y control público	15	Control de tráfico

La Agencia Nacional de Infraestructura no tendrá en cuenta experiencia relacionada que no esté inscrita en el RUP y soportada por los documentos que se solicitan, en los términos indicados.

Para efectos de la habilitación, se consideran contratos válidos para la acreditación de la experiencia general: (i) Aquellos ejecutados por un contratista en virtud de una relación contractual de primer orden con el ente contratante, o (ii) los derivados de aquella relación inicial, en segundo orden, siempre y cuando la certifique directamente el contratista de primer orden en favor del proponente y este a su vez haya ejecutado directamente las actividades solicitadas (Esta última previsión aplica únicamente para contratos derivados de contratos cuyo objeto sea control de tráfico de líneas ferroviarias para el servicio de carga y/o pasajeros celebrados en Colombia o con organismos multilaterales celebrados en Colombia).

Si en el presente proceso de selección participaren el contratista de primer orden y el de segundo orden (Contratista prestador del servicio, contratado directamente por el contratista de primer orden) y ambos pretendieren acreditar la misma experiencia, está será válida para ambos en igualdad de condiciones, siempre y cuando pertenezcan a proponentes diferentes. En caso de que la experiencia sea acreditada por el subcontratista la experiencia deberá venir certificada por el contratista de primer orden. En caso de que la experiencia la aporte el contratista de primer orden la experiencia deberá venir certificada por la entidad pública o privada contratante.

Si una misma experiencia fuere aportada por dos o más proponentes que la hayan adquirido en una forma asociativa anterior, la misma será tenida en cuenta únicamente en el porcentaje de participación que se tuvo en la estructura anterior.

No se aceptará para efectos de la acreditación de la experiencia contratos celebrados entre el contratista de segundo orden y un tercero, esto es, en aquellos contratos cuyo objeto sea igual o similar al control de tráfico de líneas ferroviarias para el servicio de carga y/o pasajeros derivados de contratos celebrados en Colombia, únicamente será válido para la acreditación de la experiencia el contrato suscrito por el contratista de primer orden directamente con el prestador del servicio, y no el que eventualmente se haya suscrito entre éste último y un tercero. Igual previsión aplica para los contratos celebrados con organismos multilaterales.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

En relación con los contratos celebrados en el exterior, debe tenerse en cuenta que solo se aceptaran los de primer orden celebrados con entidades públicas u organismos multilaterales.

NOTA 1: Los contratos que sean aportados por los proponentes, para validación de experiencia, que se encuentren en EJECUCIÓN deberán ser soportados mediante certificaciones expedidas por la entidad contratante que indiquen claramente el VALOR y TIEMPO de ejecución a la fecha de expedición. De lo contrario, no se validará la información

**B. VERIFICACIÓN DE CAPACIDAD JURÍDICA:**

Los requisitos de capacidad jurídica se determinarán en el pliego de condiciones teniendo en cuenta las calidades con que deben contar los proponentes para participar en este tipo de procesos y en la presentación de oferta objeto de contratación, para el efecto deberán aportar y acreditar, entre otros los documentos y requisitos que se indican a continuación:

- a. Carta de Presentación
- b. Certificado de existencia y representación legal
- c. Autorización para presentar propuesta, y firmar el contrato, cuando se requiera
- d. Información sobre consorcios y uniones temporales
- e. Garantía de seriedad de la oferta
- f. Certificado de Inscripción en el Registro Único de Proponentes
- g. Declaración juramentada de pagos correspondientes a los sistemas de seguridad social y aportes parafiscales.
- h. Compromiso de transparencia
- i. Acreditación de no reportar antecedentes fiscales, disciplinarios o penales que impliquen inhabilidad para contratar con el estado.
- j. Todos los proponentes y cada uno de los integrantes de estructuras plurales, salvo las personas naturales o jurídicas extranjeras sin domicilio o sucursal en Colombia, deberán presentar Certificado de Inscripción en el Registro Único de Proponentes de la Cámara de Comercio. La inscripción debe estar en firme, debe estar vigente y el certificado deberá haber sido expedido con fecha no mayor a treinta (30) días calendario anteriores a la fecha de cierre de este proceso de selección. Si se prorroga dicha fecha después de la apertura del proceso, esta certificación valdrá con la fecha inicial de cierre señalada en el Pliego de Condiciones Definitivo.

En este certificado debe constar que el término de duración de la persona jurídica no es inferior a la del plazo de ejecución del contrato y tres (3) años más, salvo que el proponente aporte el documento del órgano social o institucional competente, que demuestre su intención de prorrogar la existencia de la persona jurídica. En el caso de los consorcios o uniones temporales, cada uno de sus integrantes que sea persona

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

jurídica deberá cumplir individualmente con estas reglas. De igual manera esta regla se deberá cumplir en el documento de constitución de la respectiva Estructura Plural.

Los proponentes que presenten propuesta de manera individual o los integrantes de las estructuras plurales que no están obligados a inscribirse en el RUP, en el diligenciamiento del **FORMATO No. 10**, deberán enumerar las actividades que se encuentran relacionadas con el objeto del presente proceso.

La fecha de expedición del RUP debe ser máximo treinta (30) días calendario anteriores a la fecha límite prevista para la presentación de la propuesta. En caso de modificarse la fecha de Cierre del Proceso se tendrá como referencia para establecer el plazo de vigencia del certificado de existencia y representación legal la originalmente establecida en el Pliego de Condiciones.

Carta de Presentación de la Propuesta (persona jurídica o persona natural), de acuerdo con el modelo suministrado por la Agencia - **FORMATO No. 1**, la cual deberá contener la información allí requerida y deberá ser suscrita por el representante legal del proponente.

**C. VERIFICACIÓN DE CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL:**

La capacidad financiera y organizacional de los proponentes se acreditará mediante los indicadores establecidos en el Decreto 1082 de 2015, verificándose a partir del RUP (para los proponentes o miembros de figura asociativa obligados a inscribirse en dicho registro de conformidad con la normatividad vigente), y del diligenciamiento del **FORMATO N° 4** para los proponentes o miembros de figura asociativa no obligados a inscribirse en el RUP.

El **FORMATO N° 4** debe estar suscritos bajo la gravedad de juramento, por el Representante Legal y el Revisor Fiscal del proponente, si el proponente no está obligado a tener Revisor Fiscal, debe ser suscrito por un contador público.

Dicho formato deberá registrar en todos los casos, información tomada de los balances generales y el estado de pérdidas y ganancias de la compañía en la cual se reflejan los resultados correspondientes al 31 de diciembre de 2015 o 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.

Para calcular la capacidad financiera y organizacional, se tendrá en cuenta la información financiera con corte a 31 de diciembre de 2015, teniendo en cuenta la información que conste en el RUP vigente y en firme.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

### **REQUISITOS CAPACIDAD FINANCIERA**

La capacidad financiera se verificará teniendo en cuenta los siguientes indicadores:

- **ÍNDICE DE LIQUIDEZ**

Se determina la Liquidez, medida como Activo Corriente sobre Pasivo Corriente reflejado en el Registro Único de Proponentes, así:  $IL = \text{Activo Corriente} / \text{Pasivo Corriente}$

Para el caso de consorcios o uniones temporales, la liquidez se determina así:

$$IL = (AC1+AC2+AC3....) / (PC1+PC2+PC3.....)$$

Dónde: ACn es igual a activo corriente de cada participante; PCn es igual a pasivo corriente de cada participante

Una vez aplicada la formula anterior, la cifra resultante deberá ser igual o superior a Uno punto cuatro (1.4).

- **ÍNDICE DE ENDEUDAMIENTO**

Se obtiene el porcentaje de endeudamiento, resultante de dividir el Pasivo Total (Deudas) por el Activo Total (Patrimonio Bruto) que se reflejen en el Registro Único de Proponentes, y el resultado se multiplica por cien (100).

$$(\text{Total Deudas o Pasivo Total} / \text{Activo Total o Patrimonio Bruto}) * 100$$

Para el caso de consorcios o uniones temporales, el endeudamiento se determina así:

$$IE = ( (PT1+PT2+PT3....) / (AT1+AT2+AT3.....) ) * 100$$

Dónde: PTn es igual a pasivo total de cada participante; ATn es igual a activo total de cada participante. Una vez aplicada la fórmula anterior, el porcentaje resultante deberá ser igual o inferior al setenta por ciento (70.00%).

- **RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES:**

Utilidad operacional dividida por los gastos de intereses

$$RCI = \text{Utilidad Operacional} / \text{Gastos de Interés}$$



	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

Para el caso de consorcios o uniones temporales, la razón de cobertura de intereses se determina así:

$$RCI = (UO1+UO2+UO3...) / (GI1+GI2+GI3...)$$

Dónde: UO es igual a la Utilidad Operacional de cada participante; GI<sub>n</sub> es igual a los gastos de intereses de cada participante.

El Proponente y en caso de Figuras Asociativas todos sus miembros, deberán acreditar una razón de cobertura de intereses mayor o igual a uno.

Los proponentes cuyos gastos de intereses sean mayor a uno (1), cumplen con el indicador de razón de cobertura de intereses.

**NOTA:** A los proponentes que presenten Gastos de Intereses cero (0), no calcularán el indicador de Razón de Cobertura de Intereses. Con esta condición el oferente CUMPLE automáticamente con el indicador, excepto cuando su Utilidad Operacional sea negativa, en este caso NO CUMPLE con el mencionado indicador.

**D. REQUISITOS DE CAPACIDAD ORGANIZACIONAL**

La Capacidad Organizacional se acreditará verificándose a partir del RUP, para los proponentes o miembros de figura asociativa obligados a inscribirse en dicho registro de conformidad con la normatividad vigente, y del diligenciamiento del Formato respectivo para proponentes o integrantes de figuras asociativas no obligados a inscribirse en el RUP, según corresponda, del presente Pliego de Condiciones. Dicho Formato debe estar suscrito bajo la gravedad de juramento, por el Representante Legal y el Revisor Fiscal del proponente, si el proponente no está obligado a tener Revisor Fiscal, debe ser suscrito por un contador público, según corresponda, atendiendo los siguientes parámetros:

Los siguientes indicadores miden el rendimiento de las inversiones y la eficiencia en el uso de activos del interesado:

(a) Rentabilidad del patrimonio (ROE): utilidad operacional dividida por el patrimonio.

$$(ROE) = \text{Utilidad Operacional} / \text{Patrimonio} \geq 0.$$

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

El proponente individual o por lo menos uno de los integrantes del proponente plural y teniendo en cuenta la ponderación de sus cifras de acuerdo a su porcentaje de participación, deberá acreditar una rentabilidad del patrimonio positiva.

(b) Rentabilidad del activo (ROA): El proponente individual o por lo menos uno de los integrantes del proponente plural y teniendo en cuenta la ponderación de sus cifras de acuerdo a su porcentaje de participación, deberán acreditar una rentabilidad del activo positiva.

$$(ROA) = \text{Utilidad Operacional} / \text{Activo Total} \geq 0.$$

**E. CONSIDERACIONES PARTICULARES**

**El Proponente y los integrantes de estructuras plurales obligados a inscribirse en el RUP deberán presentar los siguientes documentos:**

Certificado de Registro Único de Proponentes (RUP) vigente y en firme, información financiera con corte a 31 de diciembre del 2015. **El Proponente y los integrantes de estructuras plurales no obligados a inscribirse en el RUP deberán presentar los siguientes documentos:**

1. Los estados financieros de propósito general en la moneda del país de origen, los cuales son: Balance General y Estado de Resultados de diciembre 31 de 2015 debidamente auditados
2. **FORMATO 4.** Capacidad del Proponente y Capacidad Financiera y organizacional

Estos documentos deberán ser presentados de conformidad con lo solicitado en el presente documento y las cifras deberán presentarse en moneda colombiana a la tasa representativa del mercado (trm) establecida por la Superintendencia Financiera de Colombia, vigente a la fecha de corte de la información financiera. los estados financieros están en una moneda diferente al dólar, estos se convertirán inicialmente a dólares americanos utilizando el siguiente convertidor: [www.oanda.com](http://www.oanda.com), correny converter y después a pesos colombianos siguiendo el paso anterior. El Anexo 8 debe estar avalado con la firma de un contador público o revisor fiscal colombiano si está obligado a tenerlo, que efectuó la conversión acompañado de la fotocopia de la tarjeta profesional y del certificado de vigencia de la inscripción y de antecedentes disciplinarios, expedido por la Junta Central de Contadores de Colombia, cumpliendo cada uno de los requerimientos señalados en los numerales anteriores.

**10. FACTORES DE PONDERACIÓN**

Se evaluarán solamente las ofertas que hayan cumplido con los requisitos habilitantes de manera completa e integral. La evaluación se hará teniendo en cuenta lo preceptuado en el reglamento, el

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

artículo 5° de la Ley 1150 de 2007, modificado por el artículo 88 de la Ley 1474 de 2011 o en las normas que los sustituyan o modifiquen.

En ese sentido, la **ANI** buscará determinar cuál es la oferta más ventajosa ponderando los elementos de calidad y precio que contenga cada una de las propuestas, del siguiente modo:

<b>CRITERIOS DE PONDERACION</b>	
Evaluación Económica	700 puntos
Factor de Calidad	200 puntos
Apoyo a la Industria Nacional	100 puntos
<b>Total</b>	<b>1000 Puntos</b>

**a. EVALUACIÓN OFERTA ECONÓMICA**

Para la calificación de la propuesta económica se tendrá en cuenta el VALOR TOTAL ofertado indicado en el **FORMATO No. 2**

La oferta económica no podrá superar ningún valor unitario, de conformidad con lo señalado en el numeral 4.1 del presente documento, so pena de rechazo de la propuesta.

El valor de la Oferta Económica deberá integrar de manera global la ejecución total de las actividades y obligaciones que se deriven del contenido del presente Pliego y sus anexos

La propuesta económica debe presentarse con los valores expresados en Moneda Legal Colombiana, sin centavos. El oferente debe ajustar al peso el precio ofertado, bien sea por exceso o por defecto al peso, así: cuando la fracción decimal del peso sea igual o superior a cinco, lo aproximará por exceso al número entero siguiente del peso y cuando la fracción decimal del peso sea inferior a cinco, lo aproximará por defecto al número entero del peso. En el evento que la oferta económica contenga centavos, la Entidad aplicará la regla anterior y será este el valor final que se tendrá en cuenta para todos los efectos como valor ofertado.

La evaluación de la oferta económica se efectuará otorgando el mayor puntaje SETECIENTOS (700 puntos), los cuales se asignarán de la siguiente forma

Se calculará la media geométrica con el valor de las propuestas económicas HABILITADAS. La media geométrica se calcula de la siguiente forma:

$$MG = (X1 * X2 * X3 \dots * XN)^{(1/N)}$$

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

X1: corresponde al valor de cada propuesta.

N: corresponde al número total de propuestas válidas.

MG: Media Geométrica.

**NOTA: La propuesta que atendiendo la media geométrica este por debajo de 85 % y por encima de 115 %, obtendrá cero puntos.**

Obtendrá el mayor puntaje, 700 puntos, **la oferta más económica entre las que cumplan el criterio de estar por encima del 85 % y por debajo del 115 % de la media geométrica**; las demás propuestas se calificarán mediante una regla de tres inversa así:

$$PP = (G * P_{max}) / VP$$

G = Valor de la propuesta más económica entre las que cumplan el criterio de estar por encima del 85 % y por debajo del 115 % de la media geométrica

P<sub>max</sub> = Puntaje máximo para el valor de la propuesta (700 puntos)

VP= Valor de la propuesta

PP= Puntaje del valor de la propuesta

Los proponentes deberán consignar el valor total ofrecido en el **FORMATO No. 2**, completamente diligenciado y firmado por el representante legal.

La no presentación de este Anexo será causal de rechazo de la propuesta.

En concordancia con lo establecido en el Decreto 1082 de 2015 que reglamentó la Ley 1150 de 2007, cuando de conformidad con la información a su alcance, la Entidad estime que el valor de una oferta resulta artificialmente bajo, requerirá al oferente para que explique las razones que sustenten el valor por él ofertado.

Oídas las explicaciones, el comité asesor, recomendará el rechazo o la continuidad de la oferta en el proceso, explicando sus razones.

Los proponentes deberán consignar el valor total ofrecido en el **FORMATO No. 2**, completamente diligenciado y firmado por el representante legal.

La no presentación de este Anexo será causal de rechazo de la propuesta.

**b. FACTOR DE CALIDAD**

La entidad ha considerado que para el presente proceso de selección se incluya un factor de calidad, que otorga puntaje adicional al proponente que lo relacione dentro de su propuesta pero que en caso

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

que el proponente no lo incluya dentro de su propuesta no será causal de rechazo, pero no obtendrá puntaje (CERO PUNTOS).

El factor de calidad consiste en que el proponente que ofrezca lo descrito a continuación, se le asignará 0 (cero) o 200 (doscientos) puntos de acuerdo a lo siguiente:

Factor de calidad	Para corredor férreo	Puntaje
Ofrecer 2 pasonivelistas motorizados para apoyar el control de tráfico en las horas de operación de pasajeros .	Bogotá – Belencito	200 puntos
<b>PUNTAJE MAXIMO</b>		<b>200 PUNTOS</b>

Los dos (2) pasonivelistas motorizados que sean ofrecidos para la obtención del puntaje establecido de 200 puntos deberán estar disponibles durante las horas de operación de pasajeros durante todo el plazo del contrato y su función principal será la de apoyar a los pasonivelistas fijos de las 23 casetas cuando los elementos mecánicos de los pasos a nivel tengan algún tipo de fallo y se requiera de personal extra con el fin de parar el tráfico por efectos del paso de un tren, especialmente en los pasos a nivel que cruzan avenidas de dos (2) o más calzadas.


EL PUNTAJE MAXIMO QUE SE OTORGARÁ POR EL FACTOR DE CALIDAD ES DE 200 PUNTOS, La información requerida en este numeral no restringe la participación del proponente, ni es causal de rechazo de la propuesta.

**c. APOYO A LA INDUSTRIA NACIONAL**

De conformidad con lo previsto en la Ley 816 de 2003 y el artículo 2.2.1.2.4.1.3 y siguientes del Decreto 1082 de 2015, con el fin de apoyar la industria colombiana se otorgará un puntaje máximo de CIEN (100) puntos con fundamento en las respectivas certificaciones publicadas en el SECOP.

La reciprocidad aplica para aquellos proponentes extranjeros, que participen individualmente o como integrantes de estructuras plurales, que deseen el tratamiento de proponente colombiano, para lo cual se aplicarán las siguientes reglas:

Servicios Nacionales: son los servicios prestados por personas naturales colombianas o residentes en Colombia, o por personas jurídicas constituidas de conformidad con la legislación colombiana, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 2.2.1.1.1.3.1 del Decreto 1082 de 2015.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

La Entidad concederá trato nacional a: (a) los oferentes, bienes y servicios provenientes de Estados con los cuales Colombia tenga Acuerdos Comerciales, en los términos establecidos en tales Acuerdos Comerciales; (b) a los bienes y servicios provenientes de Estados con los cuales no exista un Acuerdo Comercial pero respecto de los cuales el Gobierno Nacional haya certificado que los oferentes de Bienes y Servicios Nacionales gozan de trato nacional, con base en la revisión y comparación de la normativa en materia de compras y contratación pública de dicho Estado; y (c) a los servicios prestados por oferentes miembros de la Comunidad Andina de Naciones teniendo en cuenta la regulación andina aplicable a la materia.

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.

La información para acreditar reciprocidad en el evento que un Oferente Extranjero pretenda recibir trato nacional será la que corresponda a la publicada en el SECOP.

En caso que la información anterior no esté publicada en el SECOP, el Oferente deberá aportarla en su oferta, en caso de no hacerlo no será causal de rechazo de la Oferta, pero hará que el factor de Apoyo a la Industria Nacional y Reciprocidad sea calificado con cero (0) puntos.

a) Incentivo a la incorporación de Componente Colombiano:

Para la aplicación de este criterio se tendrá en cuenta lo dispuesto por el segundo inciso del artículo 2° de la Ley 816 de 2003: a los proponentes de origen extranjero que ofrezcan determinado porcentaje de componente colombiano incorporado, referido a la totalidad del personal calificado del contrato, se les otorgará puntaje de conformidad con la tabla de componente nacional que se establece más adelante para la evaluación correspondiente. Por Personal calificado se entiende aquel personal que requiere de un título universitario otorgado por una institución de educación superior, conforme a la Ley 749 de 2002, para ejercer determinada profesión.

Para estos efectos, los proponentes extranjeros que no hayan acreditado reciprocidad, deberán señalar en el anexo correspondiente, el porcentaje ofrecido de componente nacional incorporado, referido a la totalidad del personal calificado que empleará para la ejecución del contrato.

Dado que la Protección a la Industria Nacional es factor de evaluación de las propuestas, el proponente no podrá modificar los porcentajes totales de componente nacional y extranjero ofrecidos en la ejecución del contrato.

Habida cuenta de lo anterior, el presente factor de escogencia y su puntaje, se calificarán de conformidad con los siguientes criterios y ponderaciones:



	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

<b>FACTOR PROTECCIÓN A LA INDUSTRIA NACIONAL</b> Puntaje máximo posible en este factor = 100 puntos		
SUBCRITERIO	CONDICIONES	PUNTAJE
SERVICIOS DE ORIGEN NACIONAL (subcriterio 1)	La totalidad de la estructura plural o proponente individual deben cumplir y ser: Personas naturales nacionales, personas naturales extranjeras residentes en Colombia, o personas jurídicas nacionales y; Personas jurídicas extranjeras o las personas naturales extranjeras no residentes en el país que hayan acreditado la reciprocidad o la existencia de un acuerdo comercial vigente, así como las Estructuras Plurales integradas por dichas personas.	100 puntos
INCENTIVO A LA INCORPORACIÓN DE COMPONENTE NACIONAL (subcriterio 2)	Proponentes extranjeros y Estructurales Plurales de origen extranjero que la totalidad de sus miembros no hayan acreditado la reciprocidad, que ofrezcan determinado porcentaje de componente nacional incorporado, referido a la totalidad del personal calificado del contrato, de conformidad con la tabla de componente nacional que se establece a continuación:	Hasta 100 puntos, según tabla

<b>COMPONENTE NACIONAL OFRECIDO DEL PERSONAL CALIFICADO</b> [Medido en términos de % referido a la totalidad del personal calificado del contrato]	<b>PUNTAJES</b>
Hasta el 80 % de componente nacional incorporado	<b>0 PUNTOS</b>
Más del 80% de componente nacional y hasta el 85%	<b>50 PUNTOS</b>
Más del 85% de componente nacional y hasta el 90%	<b>75 PUNTOS</b>
Más del 90% de componente nacional	<b>100 PUNTOS</b>

Para efectos de lo anterior el oferente debe suscribir el Anexo correspondiente "Declaración de Porcentaje de Personal Calificado Colombiano".

## 11. CRITERIOS DE DESEMPATE

De conformidad con el artículo 21 de la Ley 80 de 1993, el artículo 24 de la ley 361 de 1997, el artículo 12 de la Ley 590 de 2000 modificado por el artículo 9 de la Ley 905 de 2004, los artículos 1 y 2 de la Ley 816 de 2003, el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 2.2.1.1.2.2.9 del Decreto 1082 de 2015, en el evento en que dos o más propuestas obtengan el mismo puntaje, sucesivamente y de manera excluyente se dará prioridad a:

1. La propuesta que presente el mayor puntaje en la calificación de la oferta económica.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

2. La propuesta que presente el mayor puntaje en la calificación del factor calidad.
3. La propuesta que presente el mayor puntaje en la calificación del factor de reciprocidad y apoyo a la industria nacional.
4. La oferta de bienes o servicios nacionales frente a la oferta de bienes o servicios extranjeros.
5. La oferta presentada por una Mipyme nacional.
6. La oferta presentada por un Consorcio, Unión Temporal siempre que: (a) esté conformado por al menos una Mipyme nacional que tenga una participación de por lo menos el veinticinco por ciento (25%); (b) la Mipyme aporte mínimo el veinticinco por ciento (25%) de la experiencia acreditada en la oferta; y (c) ni la Mipyme, ni sus accionistas, socios o representantes legales sean empleados, socios o accionistas de los miembros del Consorcio o Unión Temporal.

La condición de Mipyme de las empresas obligadas a inscribirse en el RUP se verificará en el certificado de inscripción expedido por la Cámara de Comercio.

**NOTA 1:** De conformidad con lo dispuesto por Colombia Compra Eficiente en el Manual para el manejo de los incentivos en los Procesos de Contratación, Versión actualizada del 15 de diciembre de 2014 y en el Manual para el manejo de los Acuerdos Comercial en los Procesos de Contratación, Versión M-MACPC-06, esto es:

*“Cuando en la evaluación de las ofertas sea aplicable un Acuerdo Comercial, no es posible aplicar los factores de desempate previstos en los numerales 5 y 6 (...).*

*“La Entidad Estatal también debe conceder el mismo trato que da a los bienes y servicios colombianos a aquellos bienes y servicios de Estados con los cuales, a pesar de no existir un Acuerdo Comercial, el Gobierno Nacional ha certificado reciprocidad. Es decir cuando el Gobierno Nacional con base en la revisión y comparación de la normativa en materia de compras y contratación pública de dicho Estado, ha certificado que en ese Estado los bienes y servicios colombianos gozan de trato nacional. (...)*

*En estos casos, la Entidad Estatal debe otorgar a los bienes y servicios extranjeros el mismo trato que da a los bienes y servicios nacionales y en consecuencia dar a esas ofertas el puntaje adicional de que trata la Ley 816 de 2003 y las preferencias en caso de empates de acuerdo con el artículo 33 del Decreto 1510 de 2013.”*

Se determina procedente aplicar en el presente proceso de selección los siguientes criterios:

- Si en la etapa de evaluación de las propuestas se establece la participación de un proponente extranjero, cuyo país de origen tenga Acuerdo Comercial con Colombia o trato de Reciprocidad, no se dará aplicación a los criterios de desempate de los numeral 5 y 6, respecto de ningún proponente.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	


**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

- Si en la etapa de evaluación de las propuestas se establece la participación únicamente de proponentes colombianos y/o proponentes extranjeros cuyo país de origen no tenga Acuerdo Comercial con Colombia, ni trato de reciprocidad, se dará aplicación a los criterios de desempate previstos en el presente acápite, incluidos los señalados en los numerales 5 y 6.

**NOTA 2:** Para efectos de la acreditación y evaluación de los factores de desempate aquí previstos, se dará aplicación a los siguientes criterios:

- Un proponente conformado en un cien por ciento (100%) por Mipymes nacionales, se considera en sí una Mipyme Nacional.
  - Para el criterio de desempate No. 5, se tendrá en cuenta que al menos uno de los integrantes sea Mipyme nacional y tenga una participación de por lo menos el veinticinco por ciento (25%)
  - Para efectos de los criterios de desempate previstos en los numerales 6 y 7, en cuanto el integrante de que se trata en cada caso debe aportar mínimo el veinticinco por ciento (25%) de la experiencia acreditada en la oferta, el mencionado porcentaje se calculará respecto del valor total de la experiencia general y específica solicitada en el pliego de condiciones. En consecuencia, si el integrante aporta un mismo contrato para la acreditación de la experiencia general y específica, este contrato se tendrá en cuenta dos veces para efectos de determinar si aporta el 25% de la experiencia solicitada.
- Preferir la propuesta presentada por el oferente que acredite en las condiciones establecidas en la ley que por lo menos el diez por ciento (10%) de su nómina está en condición de discapacidad a la que se refiere 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 cierre del presente proceso de selección, y que certifique adicionalmente que mantendrá dicho personal por un lapso igual al de la contratación para lo cual deberá diligenciar el Formato correspondiente. Si la oferta es presentada por un Consorcio o Unión Temporal, el integrante del oferente que acredite que el diez por ciento (10%) de su nómina está en condición de discapacidad en los términos del presente numeral, debe tener una participación de por lo menos el veinticinco por ciento (25%) en el Consorcio o Unión Temporal y aportar mínimo el veinticinco por ciento (25%) de la experiencia acreditada en la oferta.
  - Si una vez agotado el procedimiento señalado en el numeral anterior persiste el empate, se realizará un sorteo por BALOTAS mediante el siguiente procedimiento:

**Primera Serie.**

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

- En esta primera serie, se procederá a incorporar en una balotera un número de balotas, identificadas con un número igual al número de proponentes que se encuentren en condición de empatados.
- Se sacará una balota por cada proponente, asignándole un número de mayor a menor, con el cual participará en la segunda serie.

**Segunda Serie.**

- Se procederá a incorporar en la balotera igual número de balotas al número de proponentes empatados.
- El proponente que haya obtenido el número mayor en la primera serie, será el primero en sacar la balota con el número que lo identificará en esta segunda serie, y en forma sucesiva (de mayor a menor) procederán los demás proponentes.
- El proponente que en esta segunda serie, saque la balota con el número mayor, será quien ocupe el primer puesto en el orden de elegibilidad y de manera sucesiva (de mayor a menor) hasta determinar el último orden de elegibilidad.

**12. ANALISIS DE RIESGO Y LA FORMA DE MITIGARLO.**

De conformidad con lo señalado en el artículo 4 de la ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015, 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 previsible que se señalan en la matriz adjunta, los cuales, son aceptados por el contratista con la suscripción del contrato.

**13. GARANTIAS QUE LA ENTIDAD CONTEMPLA EXIGIR EN EL PROCESO DE CONTRATACIÓN**

**GARANTÍAS**

Los interesados en participar en este proceso deberán presentar dos garantías así: (i) una de seriedad que presentarán con su propuesta, todos los proponentes; (ii) otra que sólo la constituirá quien resulte adjudicatario, para garantizar el cumplimiento de las obligaciones contempladas en el Contrato que se ha de suscribir, luego de la adjudicación.

- **GARANTÍA DE SERIEDAD DE LA PROPUESTA.**

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

Cada proponente deberá incluir en su propuesta, a favor de la Agencia Nacional de Infraestructura, una garantía de seriedad de la propuesta, de conformidad a lo dispuesto en la Ley 1150 de 2007, Decreto 1082 de 2015 y demás normas que reglamentan la materia.

Esta garantía podrá consistir en póliza de seguros de cumplimiento para contratos estatales, en formato ANI, que garantice la seriedad de los ofrecimientos; Garantía Bancaria irrevocable y a primer requerimiento ó Fiducia mercantil en garantía (Patrimonio Autónomo).

La garantía deberá indicar el número y objeto de la Selección Abreviada de Menor Cuantía y deberá permanecer vigente por tres (3) meses, contados a partir de la presentación de la propuesta. En todo caso la garantía de seriedad deberá estar vigente hasta la aprobación de la garantía que ampara los riesgos propios de la etapa contractual de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.2.1.2.3.1.9. del Decreto 1082 de 2015..

El valor asegurado mínimo de la garantía de seriedad será equivalente al diez por ciento (10%) del valor del presupuesto oficial.

El tomador será el proponente, si éste fuera una estructura plural, se tomará a nombre de cada uno de los miembros de la estructura plural.

La garantía de seriedad cubrirá los perjuicios derivados del incumplimiento del ofrecimiento en los eventos señalados en el artículo 2.2.1.2.3.1.6. del Decreto 1082 de 2015., los cuales son:

- i. La no ampliación de la vigencia de la garantía de seriedad de la oferta cuando el plazo para la Adjudicación o para suscribir el contrato es prorrogado, siempre que tal prórroga sea inferior a tres (3) meses.
- ii. El retiro de la oferta después de vencido el plazo fijado para la presentación de las ofertas.
- iii. La no suscripción del contrato sin justa causa por parte del adjudicatario.
- iv. La falta de otorgamiento por parte del proponente seleccionado de la garantía de cumplimiento del contrato.

El pago de la garantía de seriedad, cuando ésta se haga exigible, tiene el carácter indemnizatorio, sin perjuicio del derecho que le asiste a la Agencia de exigir la indemnización de los perjuicios adicionales que con dicho incumplimiento se le hayan causado o se le llegaren a causar.

- **GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO**

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

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, Decreto 1082 de 2015 y demás normas que reglamentan la materia, una garantía de cumplimiento, que podrá consistir en póliza de seguros de cumplimiento para contratos estatales, en formato ANI; Garantía bancaria irrevocable y a primer requerimiento ó Fiducia mercantil en garantía (Patrimonio Autónomo), que otorgue los siguientes amparos:

**Cumplimiento de las obligaciones surgidas del contrato:** Por una suma equivalente al veinticinco por ciento (25%) del valor total del contrato, por un término igual al del plazo de ejecución del contrato y seis (6) meses más. Al monto de esta garantía se imputará el valor de las multas y la cláusula penal, y el contratista deberá restablecer el valor de la garantía cuando este se haya visto reducido por razón de las reclamaciones efectuadas por la entidad contratante

Este amparo incluye el cumplimiento tardío o defectuoso del contrato, cuando el incumplimiento es imputable al contratista, según lo regula el Artículo 2.2.1.2.3.1.7., numeral 3.2 del Decreto 1082 de 2015. El garante podrá subrogarse en las obligaciones del Contratista para con la ENTIDAD. En caso de prorrogarse el plazo del contrato, deberá ampliarse la vigencia del amparo por el mismo término. Entiéndase el término de duración del contrato desde la fecha de iniciación del contrato hasta la liquidación del contrato.

**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.

Este amparo cubre a la ENTIDAD de los perjuicios que se le ocasionen, como consecuencia del incumplimiento de las obligaciones laborales, pago de salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales a cargo del Contratista, derivadas de la contratación del personal utilizado para la ejecución en el territorio nacional del contrato amparado.

**Calidad de los trabajos de reparación de pasos a nivel:** Por una suma equivalente al 5% valor total del contrato por un término igual a dos (2) años contados a partir de la terminación del plazo del contrato.

Este amparo cubre a la ENTIDAD de los perjuicios ocasionados por cualquier tipo de daño o deterioro, imputable al contratista, sufrido por los trabajos de reparación.

**SEGUROS DE DAÑOS**

Desde el inicio del contrato y hasta la culminación del plazo de ejecución, se deben contemplar seguros de daños, según se explica a continuación:



	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

- **SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA-CONTRACTUAL**

El Contratista deberá presentar para aprobación de la ENTIDAD, adicional a la Garantía de Cumplimiento, como amparo autónomo y en póliza anexa, en el formato de seguros ANI, bajo la modalidad de ocurrencia, una garantía para cubrir los daños que el Contratista, en el desarrollo de las labores relacionadas con el contrato, cause a terceros en sus personas o en sus bienes, de acuerdo con lo indicado a continuación:

<b>Amparo</b>	<b>Límite Asegurado</b>
Daños patrimoniales y extrapatrimoniales	Sin Sublímite
Responsabilidad civil por contratistas y subcontratistas	Sin Sublímite, pero con posibilidad de recobro al Subcontratista
Responsabilidad civil patronal	50% del límite asegurado
Responsabilidad civil cruzada	Sin Sublímite
Vehículos propios y no propios	50% del límite asegurado
Bienes bajo cuidado, tenencia y control	Sin Sublímite
Responsabilidad civil por gastos médicos	\$50 Millones de pesos por Persona \$200 Millones de pesos por Evento

Esta póliza tendrá un valor asegurado correspondiente a COP 2.500.000.000 y deberá permanecer vigente desde el acta de inicio, hasta la fecha de terminación del contrato. Debe figurar como asegurado, en lo que se relacione con este contrato, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y como beneficiarios la ANI y los terceros afectados. En caso de prorrogarse el plazo de ejecución, deberá ampliarse la vigencia del amparo por el mismo término. Ocurrido cualquier siniestro el Contratista está obligado a restablecer la cobertura completa. De la vigencia de este amparo se dejará constancia en el acto de liquidación.

A esta garantía le serán aplicables las previsiones contenidas en el Artículo 2.2.1.2.3.1.8 del decreto 1082 de 2015.

#### **14. INDICACIÓN DE SI EL PROCESO DE CONTRATACIÓN ESTA COBIJADO POR UN ACUERDO COMERCIAL**

Para efectos de lo previsto en el ordenamiento jurídico sobre la materia, se indica que la contratación objeto del proceso se encuentra cubierta por los siguientes tratados:

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**


Acuerdo Comercial		Entidad Estatal Incluida	Presupuesto del Proceso de Contratación es superior al valor a partir del cual el Acuerdo Comercial es aplicable	Excepción Aplicable al Proceso de Contratación	Proceso Contratación Cubierto por Acuerdo Comercial
Alianza Pacífico	Chile	SI	SI	NO	SI
	México	SI	SI	NO	SI
	Perú	SI	SI	NO	SI
Canadá		SI	SI	NO	SI
Chile		SI	SI	NO	SI
Corea		SI	SI	NO	SI
Costa Rica		SI	SI	NO	SI
Estado Unidos		SI	SI	NO	SI
El Salvador		SI	incluye valores	NO	SI
Guatemala		SI	incluye valores	NO	SI
Honduras		SI	incluye valores	NO	SI
Estados AELC		SI	SI	NO	SI
México		SI	SI	NO	SI
Unión Europea		SI	SI	NO	SI
Comunidad Andina de Naciones-CAN		SI	SI	NO	SI

De conformidad con el análisis realizado, para el presente proceso de contratación aplican los acuerdos comerciales vigentes con ALIANZA PACIFICO (Chile, México y Perú), CANADA, CHILE, COREA, ESTADOS UNIDOS, EL SALVADOR, GUATEMALA, HONDURAS, ESTADOS AELC, MEXICO, UNION EUROPEA y LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES CAN (Colombia, Bolivia, Ecuador y Perú). En consecuencia, las ofertas presentadas por proponentes extranjeros de países con los cuales Colombia tiene acuerdos comerciales que cubren el presente proceso, serán tratadas como ofertas de nacionales colombianos para efectos del otorgamiento del puntaje correspondiente a dicho factor. En cuanto a los plazos mínimos para presentar ofertas, los tratados aplicables antes mencionados establecen un plazo mínimo entre la publicación del aviso de convocatoria y el cierre del proceso.

Cordialmente,

**CAMILO ANDRES JARAMILLO BERROCAL**  
Vicepresidente de Estructuración  
Agencia Nacional de Infraestructura

Proyectó: Iván López – Experto Técnico Gerencia de Modo Férreo - VE.  
Gonzalo Pérez Albarracín – Experto Financiero Gerencia Financiera - VE.  
Camilo Andrés Salazar Camacho – Experto Jurídico Gerencia de Estructuración Jurídica – VJ  
Sandra Carolina Castaño Vélez – Contratista Gerencia de Estructuración Jurídica – VJ

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Código:GADF-F-025
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	Versión: 001
	FORMATO	Fecha: 14/11/2013
	<b>ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS</b>	

**ESTUDIOS PREVIOS PARA EJECUTAR EL CONTROL DE TRÁFICO DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA EXISTENTE EN EL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS.**

Revisó Diego Beltrán – Gerente Gerencia Jurídica de Estructuración  
 Andrés Hernández – Gerente Financiero Vicepresidencia de Estructuración  
 Sandra Milena Rueda Ochoa - Gerente Modo Férreo y Portuario de la Vicepresidencia de Estructuración