

ACTA DE SELECCIÓN

CONVOCATORIA PRIVADA No. FCO-C-013-2019.

OBJETO: *CONTRATAR LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS A NIVEL DE FACTIBILIDAD PARA LA ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA, LEGAL, FINANCIERA Y DE EQUIDAD DE GÉNERO E INCLUSIÓN SOCIAL DE UN TREN DE CARGA Y PASAJEROS ENTRE BOGOTÁ Y ZIPAQUIRÁ.*

PLAZO DE EJECUCIÓN: Quince (15) meses.

PRESUPUESTO ESTIMADO: \$13.386.315.002.

LA SECRETARIA GENERAL DE LA FINANCIERA DEL DESARROLLO TERRITORIAL S.A. – FINDETER, en su calidad de Representante Legal de la Financiera del Desarrollo Territorial S.A. – FINDETER, identificada con NIT No. 800.096.329-1. Entidad Financiera del Estado, del orden nacional, constituida mediante Escritura Pública número 1570 de mayo 14 de 1990 de la Notaría 32 del Círculo de Bogotá D. C., según autorización dada en la Ley 57 de 1989, Sociedad de Economía Mixta según Decreto 4167 del 03 de noviembre de 2011, vinculada al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, ejercicio de sus facultades y en desarrollo de la **CONVOCATORIA No. FCO-C-013-2019**, emite la presente **Acta de Selección** con fundamento en las siguientes.

CONSIDERACIONES

1. Que el Artículo 2° de la Constitución Política de Colombia señala que son fines esenciales del Estado: *“servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución”*.
2. Que el objeto social de la Financiera del Desarrollo Territorial S.A., FINDETER, de conformidad con el artículo 1° de la Ley 57 de 1989, consiste en la promoción del desarrollo regional y urbano mediante la financiación y la asesoría en lo referente a diseño, ejecución y administración de proyectos o programas de inversión relacionados, entre otros, con la actividad de asistencia técnica.
3. Que la Financiera del Desarrollo Territorial S.A., FINDETER, tiene como misión ser el socio estratégico del Gobierno Nacional y entidades territoriales para la planificación, estructuración, financiación y ejecución de proyectos sostenibles que transforman territorios.
4. Que el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (EOSF), establece en el numeral 2° del artículo 268, que FINDETER, tiene por objeto la promoción del desarrollo regional y urbano, mediante la financiación y la asesoría en lo referente a diseño, ejecución y administración de proyectos o programas de inversión. Así mismo, el artículo 270 del EOSF, consagra en su literal h) adicionado por el artículo 28 de la Ley 1328 de 2009, que FINDETER puede, en desarrollo de su objeto social, prestar servicios de asistencia técnica, estructuración de proyectos, consultoría técnica y financiera.
5. Que el Artículo 95 de la Ley 489 de 1998 señala que las entidades públicas podrán asociarse con el fin de cooperar en el cumplimiento de funciones administrativas o de prestar conjuntamente servicios que se hallan a su cargo, mediante la celebración de convenios interadministrativos.

6. La Ley 105 de 1993, en sus artículos 19 y 20 establece que, dentro de las funciones y responsabilidades de las entidades de orden nacional y las entidades territoriales, se encuentra la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a su cargo.
7. Que la Ley 1682 de 2013, por medio de la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte, en su artículo 4º establece que La infraestructura de transporte está integrada, entre otros por: a.- Las líneas férreas y la infraestructura para el control del tránsito, b.- las estaciones férreas, la señalización y sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio y en el artículo 5º. Dispone que *“Las acciones de planificación, ejecución, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de los proyectos y obras de infraestructura del transporte materializan el interés general previsto en la Constitución Política al fomentar el desarrollo y crecimiento económico del país; su competitividad internacional; la integración del Territorio Nacional, y el disfrute de los derechos de las personas y constituye un elemento de la soberanía y seguridad del Estado. En razón de ello, el desarrollo de las acciones antes indicadas constituye una función pública que se ejerce a través de las entidades y organismos competentes del orden nacional, departamental, municipal o distrital, directamente o con la participación de los particulares.”*
8. Que desde el año 2011, FINDETER, ha orientado su accionar hacia los aspectos propios de una Banca de Desarrollo, al evidenciar la importancia de acompañar procesos regionales, supramunicipales y municipales de planificación y desarrollo territorial. En virtud de lo anterior, FINDETER ha desarrollado una serie de programas de desarrollo territorial integrado que buscan acompañar a los entes territoriales en sus procesos de planificación del territorio.
9. Que FINDETER, creó la Vicepresidencia de Desarrollo Territorial y, a través de la Gerencia de Sostenibilidad y Nuevos Negocios ofrece productos de asistencia técnica por medio de sus áreas: i) La Dirección de Ciudades y Competitividad y ii) La Dirección de Gestión Urbana Integral. En estas áreas se implementan programas de desarrollo sostenible, los cuales brindan acompañamiento en la planificación de los territorios teniendo como resultado la definición y puesta en marcha de estrategias y proyectos de desarrollo territorial integral.
10. Que los programas de planificación y desarrollo territorial que desarrolla FINDETER a nivel regional, como el programa Diamante Caribe y Santanderes mejorarán la competitividad del país y su participación en el mercado global con el desarrollo de clúster de excelencia, a partir de la intersección de las características del territorio y las herramientas digitales. A escala urbana, los programas de planificación están enfocados al cierre de brechas sociales a través de una metodología rápida de diagnóstico, priorización e identificación de proyectos estratégicos que definan una hoja de ruta para las ciudades; estos son los programas de Ciudades Sostenibles y Competitivas (se cuenta con 23 ciudades), y Ciudades Emblemáticas (28 ciudades). A escala supramunicipal se han desarrollado iniciativas de acompañamiento que adaptan las metodologías de planificación urbana como Sabana Centro Sostenible (Cundinamarca) y Sincelejo-Corozal Sostenible (Sucre) tomando como base la metodología de Ciudades Emblemáticas y Ciudades Sostenibles y Competitivas. Igualmente, los programas de Territorio de Oportunidades en pro de la complementariedad territorial y la definición de una estrategia de desarrollo económico territorial, la iniciativa Agrópolis que promueve el desarrollo territorial enfocado en la competitividad de la agro-economía y el acompañamiento en la formulación de los Planes de Ordenamiento Departamental (POD), instrumento que promueve la articulación y armonización de apuestas tanto nacionales como municipales, programa que en resumen se compone de tres etapas - Planeación, Estructuración y Ejecución, cubriendo grandes dimensiones (ambiental,

urbana, económica, social, fiscal y gobernanza), busca ser un articulador de las políticas nacionales en temas de vivienda, agua, educación, movilidad, temas ambientales y gestión pública, entre otros. Es así como al terminar las etapas iniciales de la metodología, se entrega como resultado un Plan de Acción enmarcado dentro de las dimensiones estudiadas con el fin de promover el desarrollo sostenible de las ciudades e incrementar la competitividad de la región. Así pues, los temas de ordenamiento territorial, planificación urbana y regional y el impulso institucional para el desarrollo urbano, soluciones al sistema de transporte, la planeación y la prestación de los servicios de saneamiento básico, han sido identificados como imprescindibles para brindar una asistencia en la ejecución de proyectos específicos, todo en virtud de los diagnósticos que se desarrollan en las ciudades.

11. Que la Dirección de Gestión Urbana Integral es la encargada de ejecutar y acompañar los procesos de planificación municipal para el diseño e implementación de programas y/o estrategias de complementariedad territorial, de desarrollo económico local, de planificación urbano. Asimismo, proyectos que promuevan el diagnóstico y puesta en marcha de estrategias de competitividad territorial para contribuir al ordenamiento de su territorio. De modo que se busca que en cada uno de los programas, estrategias o proyectos cuenten con un diálogo con los actores territoriales (sector público, academia, sector productivo y sociedad civil) que permitan apalancar procesos ambiciosos, de mediano y largo plazo para el desarrollo y bienestar de los habitantes, pues estos deben armonizar la visión campo-ciudad y ciudad-región.
12. Que la Dirección de Gestión Urbana Integral promueve el fortalecimiento de la institucionalidad de los Entes Territoriales, impulsando el desarrollo integral y sostenible de áreas urbanas mediante proyectos de transformación que logren potencializar los activos locales y regionales al incentivar la competitividad, equidad y el bienestar. Lo anterior, a través de soluciones integrales urbanas y de movilidad que entienden las dinámicas actuales de cada territorio.
13. Que la Dirección de Gestión Urbana Integral (GUI) de FINDETER, a través de su programa de Desarrollo Ferroviario tiene como objetivo generar una herramienta de planificación a corto, mediano y largo plazo, que permita la priorización de acciones relevantes en materia de sostenibilidad para las ciudades y sus regiones de influencia. Dicho programa busca identificar, planificar y priorizar acciones estratégicas de sostenibilidad, orientadas a crear ciudades competitivas y a mejorar la calidad de vida y prosperidad de los ciudadanos. Esta iniciativa es liderada por FINDETER y puesta en marcha de la mano de la Embajada Británica en el marco del Programa del Fondo de la Prosperidad "Prosperity Fund".
14. Que el citado programa cubre grandes dimensiones (ambiental, urbana, económica y social, técnica, fiscal y de gobernanza), buscando ser un articulador de las políticas nacionales en temas de movilidad, transporte, infraestructura, temas ambientales, urbanismo, gestión pública y social, entre otros. Es así como al terminar las etapas iniciales de la metodología, se entrega como resultado un Plan de Acción representado por un Estudio de Factibilidad enmarcado dentro de las dimensiones estudiadas con el fin de promover el desarrollo sostenible de las ciudades e incrementar la competitividad de la región. Así pues, los temas de ordenamiento territorial, planificación urbana y regional y el impulso institucional para el desarrollo urbano, la planeación y la prestación de los servicios de transporte, han sido identificados como imprescindibles para brindar una asistencia en la ejecución de proyectos específicos, como lo es el caso del Tren Ligerero Bogotá-Zipacquirá, proyecto priorizado por la Embajada Británica en el marco de la ejecución de los recursos del Fondo de Prosperidad.

15. Que el Tren para el tramo Bogotá-Zipacquirá es un proyecto de interés Nacional, Departamental y Distrital puesto que se esperan mejoras en la movilidad, conectividad, accesibilidad y competitividad tanto para Bogotá D.C., como para los municipios vecinos Chía, Cajicá y Zipacquirá, pues al aprovechar la infraestructura que los vincula a la región no solo se pueden mejorar los tiempos de viaje de los ciudadanos, sino que contribuye a disminuir las brechas socioeconómicas tal como mencionado en las bases del Plan Nacional de Desarrollo. Con el fin de contribuir al logro de una mayor competitividad, productividad e impacto social de las regiones, se incluyó en el Plan de Desarrollo Departamental 2016-2020 “Unidos Podemos Más”, Programa Vía a la Competitividad, Sub Programa Infraestructura Logística y de Transporte” y hace parte de los proyectos estratégicos identificados en el proceso de conformación de Región Capital, por medio de su inclusión en la Agenda Común Bogotá-Cundinamarca, además, responde a la visión de futuro regional en donde el transporte férreo constituye parte del sistema central de la movilidad (tanto para pasajeros como para carga), reconociendo así la creciente necesidad de mejorar las condiciones de movilidad en la región. De igual manera responde a los objetivos de la planificación propuesta en la Mesa de Planificación Regional Bogotá- Cundinamarca, plasmados en el documento CONPES 3256 de 2003 *“Políticas y estrategias para la gestión concertada del desarrollo de la Región Bogotá-Cundinamarca”*, en donde se determinó que *“Los territorios relevantes en la economía global se caracterizan por integrar sus zonas urbanas más desarrolladas y los entornos suburbanos y rurales, dando lugar a formaciones regionales con capacidad para interactuar competitivamente...”*.
16. Este proyecto pretende estructurar un Sistema Férreo Multipropósito que permita el transporte de pasajeros y de carga. En tal sentido se constituye como una parte integrante de un Sistema de Transporte Masivo que se interconectará con los futuros proyectos de Regiotram de Occidente, el Metro pesado superficial de Bogotá y demás medios de transporte como son: Transmilenio, Sitp, Sistemas de Taxis y demás redes de ciclorutas. Que otro aspecto a tener en cuenta es que el citado proyecto no excluye el proyecto Metro de Bogotá D.C., son dos proyectos que tienen en común varios componentes técnicos por tratarse de sistemas férreos para movilización de pasajeros, por tanto, se hace necesario concebirlos como uno solo, más aún, si después de la línea prioritaria que está en estudio coinciden con los corredores del ferrocarril que cruzan la ciudad.
17. Que el Gobierno Nacional al revisar la importancia de recuperar los corredores férreos en Colombia, conformó el Comité Coordinador del Plan Maestro Ferroviario, con el cual se espera sacar adelante: i) Estudio de demanda nacional que identifique las potencialidades de desarrollar nuevos proyectos ferroviarios complementarios a la red previamente identificada, ii) Determinación de los esquemas normativos para el modo férreo en Colombia, iii) Fortalecimiento institucional en gestión ferroviaria y, iv) Estructuraciones integrales de corredores de importancia regional y conectividad nacional.
18. Con base en la importancia del transporte férreo y la necesidad de recuperar los corredores existentes en Colombia, el Gobierno nacional conformó el Comité Coordinador del Plan Maestro Ferroviario —al cual pertenece FINDETER—, para i) Realizar el estudio de demanda nacional que identifique las potencialidades de desarrollar nuevos proyectos ferroviarios complementarios a la red previamente identificada, ii) Determinar los esquemas normativos para el modo férreo en Colombia, iii) Fortalecer la institucionalidad en gestión ferroviaria y, iv) Realizar estructuraciones integrales de corredores de importancia regional y conectividad nacional.
19. Que FINDETER busca la reactivación de este medio de transporte en Colombia, a través de la financiación de estudios de factibilidad de corredores férreos, mediante la administración de recursos de cooperación internacional. Para lograr el objetivo planteado, FINDETER aplicó a recursos ofrecidos

por el Fondo de Prosperidad de la Embajada Británica – “Prosperity Fund” con el objetivo de mejorar la infraestructura de las ciudades en Colombia en temas de movilidad y transporte.

20. Que el FONDO DE PROSPERIDAD DE LA EMBAJADA BRITÁNICA, con el propósito de apoyar y favorecer al desarrollo de Colombia, el 23 de noviembre de 2017, la Foreign and Commonwealth Office (FCO), a través de la Embajada Británica en Colombia y FINDETER, suscribieron un Memorando de Entendimiento (en adelante MoU) para la ejecución del Fondo de Prosperidad, por un monto de doce millones ochocientos mil libras (£ 12.800.000). Con el acuerdo se buscan los siguientes objetivos:
- a. *Mejorar la infraestructura de las ciudades en Colombia para a) ayudar a cumplir los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU especialmente el objetivo 11 “Ciudades y Comunidades sostenibles, resilientes y seguras” b) apoyar el crecimiento económico inclusivo, la reducción de pobreza, la equidad de género, teniendo en cuenta los siguiente problemas: (i) planificación urbana, (ii) igualdad de género, (iii) movilidad y transporte (iv) acceso a servicios públicos y (v) adaptación al cambio climático y mitigación del riesgo.*
 - b. *Generar herramientas para el desarrollo de estrategias para la administración y promoción del transporte férreo en Colombia, y crear una nueva alternativa de transporte de personas y carga. Esto debe ser accesible, económico, responsable en temas de género y efectivo. Las eficiencias operaciones, medioambientales y económicas deben ser tenidas en cuenta a través de la identificación y oportunidades de desarrollo financieras y técnicas e instrumentos regulatorios para su implementación.*
 - c. *Mejorar la efectividad, eficiencia, reducción de costos y sistematización de los procesos de contratación de los diferentes programas en las regiones de Colombia. El objetivo es promover y mejorar las condiciones de equidad y competencia justa para la inversión extranjera a través del crecimiento de la transparencia, responsabilidad y reducción del potencial de corrupción en los procesos de contratación.*
21. Que el MoU suscrito entre la Embajada Británica y FINDETER en noviembre de 2017, se establece que Findeter será el implementador de los siguientes subcomponentes:
- *Desarrollo Ferroviario*
 - *Desarrollo Urbano*
22. Que el Gobierno nacional ha identificado 4 componentes a tenerse en cuenta para seleccionar un proyecto estratégico, los cuales deben ser:
- a. *Estudio de demanda nacional que identifique las potencialidades de desarrollar nuevos proyectos ferroviarios complementarios a la red previamente identificada.*
 - b. *Determinación de los esquemas normativos para el modo férreo en Colombia.*
 - c. *Fortalecimiento institucional en gestión ferroviaria.*
 - d. *Estructuraciones integrales de corredores de importancia regional y conectividad nacional.*

Así, el Estudio para la factibilidad de un tren entre Bogotá y Zipaquirá apunta a los cuatro componentes, en particular la estimación de la población beneficiada que permite calcular la demanda futura.

23. Que conforme con la lista de proyectos priorizados por la Nación y los criterios del Prosperity Fund, el primer proyecto seleccionado a ser financiado es el Estudio para la factibilidad de un tren entre Bogotá y Zipaquirá. Esta priorización fue comunicada el 9 de agosto de 2018 a la oficina de Gestión Urbana Integral de FINDETER, mediante correo electrónico originado por Banca Internacional donde informa de la decisión por parte del “Prosperity Fund” del Gobierno Británico. Este proyecto encaja dentro de los objetivos del Fondo de Prosperidad, particularmente, en el de “Mejorar la infraestructura de las ciudades en Colombia – Movilidad y Transporte”.
24. Que el plan de acción de equidad de género garantiza que el proyecto y/o programa en sí mismo promueva la equidad de género, el respeto por la diversidad y la inclusión social lo cual requiere un conjunto de acciones que permiten el empoderamiento económico de las mujeres, el reconocimiento étnico, cerrar brechas de desigualdad y el incremento de una mayor participación de las mujeres en los espacios públicos.
25. Que el proyecto se va a estructurar sobre el corredor férreo existente entre Bogotá - Zipaquirá, que actualmente se encuentra en operación comercial por un operador (Turistren S.A.S.) que es subcontratista del Administrador de la vía. Dicho Administrador se encarga del mantenimiento, operación, mantenimiento y control de la operación. Cabe resaltar que a la terminación de estos estudios el consultor deberá establecer, cuál será la mejor estructura operacional para este corredor férreo.
26. Que el CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ-ZIPAQUIRÁ¹ presenta la siguiente información:

(...)

Aprox. el 20% de la población colombiana se encuentra concentrada en los 18 municipios que conforman el área metropolitana de Bogotá: Funza, Madrid, Mosquera, Facatativá, Bojacá, Chía, Cota, Tenjo, Tabio, Subachoque, Sopó, Tocancipá, Gachancipá, Sibaté, Usme, Zipaquirá, Soacha y La Calera.

Según resultados de encuestas de percepción incluidos en los informes de “Sabana Centro Cómo Vamos”, el 33 % de los residentes de Cajicá, Chía, Cota, Cogua, Gachancipá, Nemocón, Sopó, Tabio, Tenjo, Tocancipá y Zipaquirá viajan todos los días a Bogotá con recorridos muy largos y demorados. Esta situación evidencia la insuficiencia de un sistema de transporte regional que garantice los desplazamientos intermunicipales.

Fue así como en el año de 1996, mediante un acuerdo entre la Nación y el Distrito, el Fondo Nacional de Desarrollo contrató el “Diseño Conceptual del Sistema Integrado de Transporte Masivo de la Sabana de Bogotá” con el consorcio Ingetec, Bechtel y Systra. En este estudio se sugirió entre otros, el aprovechamiento del corredor del ferrocarril al norte de la ciudad.

En el año 1999, la Gobernación de Cundinamarca y el Distrito Capital de Bogotá celebraron un convenio interadministrativo para realizar los estudios de viabilidad del Proyecto Tren. Dichos estudios se desarrollaron en el año 2000 por Ferrovías y el consorcio estatal español Renfe-Ineco. Posteriormente la Gobernación de Cundinamarca y el Ministerio de Transporte presentaron el proyecto del Tren de Cercanías, el cual fue incluido en el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010 bajo un concepto de integración, que en su momento se conoció como Región Capital o Ciudad Región.

¹ Los estudios enunciados en este título no serán aportados por FINDETER.

*Pero solo hasta los años 2011 y 2012 se dio un impulso importante a estas iniciativas y se exploraron las posibilidades de proyectar, desde Bogotá, los corredores del Sur hasta Soacha, del Norte hasta Zipaquirá y del Occidente hasta Facatativá. Para 2013 se decidió proyectar solo dos corredores: el del Occidente y el del Sur, a través de la modalidad de Alianza Público - Privada APP, para lo cual se determinó un consorcio originador conformado por las firmas Torrescámara, Vossloh y Concreto S.A. En su momento los proponentes aseguraron que este medio de transporte implicaría una disminución de 180.000 toneladas al año de emisiones de CO2 a la atmósfera.
(...)"*

27. Que la propuesta básica contempla un tren de carga y pasajeros entre Bogotá y Zipaquirá que permita la integración local e intermunicipal y que garantice un servicio de movilidad integral con alimentadores, buses locales y buses intermunicipales, generando así un importante alivio a la movilidad en la autopista norte, hoy colapsada en horas pico constituyéndose en un sistema multipropósito. Esta propuesta permite, además, seguir utilizando las empresas de la Sabana Centro-Norte y municipales de la región, reduciendo significativamente el impacto sobre el empleo del sistema tradicional.
28. Que otras ventajas que tiene el Tren entre Bogotá-Zipaquirá, radican en que la gran mayoría de las empresas de transporte público urbano que hoy prestan el servicio en este corredor continuarán prestando el servicio y, por otra parte, será un medio que contribuirá a solucionar la movilidad en Bogotá y municipios aledaños al norte de la ciudad.
29. Que el día 12 de junio de 2019, Findeter suscribió convenio interadministrativo con la Gobernación de Cundinamarca y con la Empresa Férrea Regional S.A.S. – EFR S.A.S., cuyo objeto es: *“Aunar esfuerzos para “ELABORAR LOS ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD DEL TREN ENTRE BOGOTÁ D.C. Y ZIPAQUIRÁ”.*
30. Que, con ocasión a la asistencia técnica prestada por Findeter en el marco del Convenio Interadministrativo antes citado, se hace necesaria la contratación de un consultor para la realización de los estudios de factibilidad de un tren de carga y pasajeros entre Bogotá km 5 y Zipaquirá km 53, utilizando, para el proceso de selección, la información técnica suministrada por la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.
31. Que, por lo anterior, con la finalidad de la realización de los estudios de factibilidad de un tren de carga y pasajeros entre Bogotá y Zipaquirá, FINDETER adelantó el proceso contractual **Convocatoria No. FCO-C-013-2019**, cuyo objeto es: *“CONTRATAR LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS A NIVEL DE FACTIBILIDAD PARA LA ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA, LEGAL, FINANCIERA Y DE EQUIDAD DE GÉNERO E INCLUSIÓN SOCIAL DE UN TREN DE CARGA Y PASAJEROS ENTRE BOGOTÁ Y ZIPAQUIRÁ”.*
32. Que los recursos para cubrir el proceso de contratación se encuentran amparados en el marco del Convenio Interadministrativo No. 048 de 2019 suscrito entre Findeter, la Gobernación de Cundinamarca y la Empresa Férrea Regional S.A.S. – EFR S.A.S.
33. Que el día 15 de octubre de 2019 se dio apertura, remitiendo y publicando los Términos de Referencia, estudio previo, invitación, anexos, documentos técnicos y demás documentos asociados al proceso de la Convocatoria Privada No. FCO-C-013-2019, a través de la Página web oficial de la Entidad (www.findeter.gov.co) tal como quedó establecido en el *Subcapítulo III “Cronograma” del Capítulo I “Disposiciones Específicas”* de los términos de referencia del proceso.

34. Que una vez concluido el día y la hora prevista como plazo límite para la presentación de ofertas, es decir el día 27 de noviembre de 2019, se recibieron tres (03) Propuestas tal y como consta en acta de cierre publicada en la página oficial de la Convocatoria ([www.findeter.gov.co.](http://www.findeter.gov.co)) por parte de:

No.	PROPONENTE
1.	<p align="center">UNIÓN TEMPORAL EGIS-DELOITTE-DURAN & OSORIO</p> <p align="center">Representada legalmente por: DIEGO TOBON MORENO</p> <p align="center">Integrada por:</p> <p>EGIS CONSULTORÍA S.A.S., identificada con NIT. 901190467-8; con un 52% de participación.</p> <p>DELOITTE ASESORES Y CONSULTORES LTDA, identificada con NIT. 860519556-2; con un 30% de participación.</p> <p>DURAN & OSORIO ABOGADOS ASOCIADOS, identificada con NIT. 830010327-7; con un 18% de participación.</p>
No.	PROPONENTE
2.	<p align="center">UT ARUP-STEER-KPMG</p> <p align="center">Representada legalmente por: FEDERICO TORRES JIMÉNEZ</p> <p align="center">Integrada por:</p> <p>ARUP COLOMBIA S.A.S., identificada con NIT. 900706046-4; con un 50.7% de participación.</p> <p>STEER DAVIES & GLEAVE LIMITED SUCURSAL COLOMBIA, identificada con NIT. 830054097-7; con un 24.0% de participación.</p> <p>KPMG ADVISORY, TAX & LEGAL S.A.S., identificada con NIT. 860522381-1; con un 25.3% de participación.</p>
No.	PROPONENTE
3.	<p align="center">UNIÓN TEMPORAL IDOM-EY</p> <p align="center">Representada legalmente por: LUZ MARINA SOTELO RUEDA</p> <p align="center">Integrada por:</p> <p>IDOM CONSULTING, ENGINEERING, ARCHITECTURE S.A.U, identificada con NIT. 900483711-5; con un 50% de participación.</p> <p>ERNST & YOUNG AUDIT S.A.S., identificada con NIT. 860008890-5; con un 50% de participación.</p>

35. Que el día 04 de diciembre de 2019, se remitió a los proponentes y se publicó el “Informe de verificación de requisitos habilitantes y solicitud de subsanaciones” a través la página oficial de la Convocatoria (www.findeter.gov.co), de los proponentes que se presentaron. Con ocasión a los requisitos habilitantes el resultado fue el siguiente:

PROPONENTE	REQUISITOS JURÍDICOS	REQUISITOS FINANCIEROS	REQUISITOS TÉCNICOS	RESULTADO
1. UNIÓN TEMPORAL EGIS-DELOITTE-DURAN & OSORIO.	NO CUMPLE	NO CUMPLE	CUMPLE	NO HABILITADO
2. UT ARUP-STEER-KPMG.	RECHAZADO	NO CUMPLE	NO CUMPLE	RECHAZADO
3. UNIÓN TEMPORAL IDOM-EY	RECHAZADO	CUMPLE	CUMPLE	RECHAZADO

36. Que una vez remitido y publicado el informe anterior, los proponentes tuvieron la oportunidad para subsanar y presentar observaciones, desde el día 04 de diciembre de 2019, hasta el 09 de diciembre de 2019 a las 05:00 p.m., período en el cual conforme a la remisión de constancia por parte del CAD – CORRESPONDENCIA FINDETER, y respecto de la documentación recibida en el correo tercerosfindeter@findeter.gov.co de la convocatoria, se evidenciaron documentos de subsanación, radicados dentro del tiempo de traslado otorgado a los proponentes.
37. Que, con ocasión a la documentación aportada como subsanación, la Entidad realizó la validación de estos, con el fin de verificar el cumplimiento de los requisitos requeridos, por tanto, logrando evidenciar el cumplimiento de los requisitos habilitantes de la convocatoria, procediendo con esto a publicar y remitir el día 12 de diciembre de 2019 el “Informe Definitivo De Verificación de Requisitos Habilitantes”, con el siguiente resultado, así:

PROPONENTE	REQUISITOS JURÍDICOS	REQUISITOS FINANCIEROS	REQUISITOS TÉCNICOS	RESULTADO
1. UNIÓN TEMPORAL EGIS-DELOITTE-DURAN & OSORIO.	CUMPLE	CUMPLE	CUMPLE	HABILITADO
2. UT ARUP-STEER-KPMG.	RECHAZADO	CUMPLE	RECHAZADO	RECHAZADO
3. UNIÓN TEMPORAL IDOM-EY	CUMPLE	CUMPLE	CUMPLE	HABILITADO

38. Que, como consecuencia de la habilitación anterior, el día trece (13) de diciembre de 2019, se llevó a cabo la diligencia de “Apertura del Sobre No. 2 – Propuesta económica y demás criterios de calificación de las propuestas habilitadas”, conforme al cronograma de la convocatoria y posterior a lo cual se expidió y publicó a través la página oficial de la Convocatoria, el respectivo Informe de evaluación y asignación de puntaje (orden de elegibilidad), el dieciséis (16) de diciembre de 2019. Con ocasión a los criterios de evaluación y calificación establecidos, el resultado fue el siguiente:

ORDEN DE ELEGIBILIDAD No.	PROPONENTE	Experiencia específica adicional - Hasta 25 puntos	Evaluación DOTS - Hasta 15 puntos	Experiencia en Inclusión Social y Equidad de Género - Hasta 15 puntos	Evaluación económica - Hasta 45 puntos	TOTAL, CALIFICACIÓN
1	UNIÓN TEMPORAL EGIS-DELOITTE-DURAN & OSORIO	25	15	15	44,7910130	99,7910130

2	UNIÓN TEMPORAL IDOM-EY	25	15	15	44,6865195	99,6865195
---	---------------------------	----	----	----	------------	------------

39. Que a partir del día dieciséis (16) de diciembre de 2019, fecha de publicación del *Informe de evaluación y asignación de puntaje (orden de elegibilidad)*, hasta las 05:00 pm del diecisiete (17) de diciembre de 2019, los proponentes tenían para presentar observaciones a este informe, tiempo en el cual se presentaron observaciones al mismo, las cual fueron resueltas por la entidad, dándolas a conocer a los proponentes. Sin embargo, se ratificó el informe definitivo de evaluación de las ofertas y en consecuencia el orden de elegibilidad, el cual se publica el día diecinueve (19) de diciembre de 2019 a través de la página oficial de la Convocatoria Privada No. FCO-C-013-2019 (www.findeter.gov.co).
40. Que, en consecuencia, el proponente en primer orden de elegibilidad es la **UNIÓN TEMPORAL EGIS-DELOITTE-DURAN & OSORIO**, quien presenta una oferta económica por valor de **DOCE MIL SEISCIENTOS CINCUENTA MILLONES SESENTA Y SIETE MIL SEISCIENTOS SETENTA Y SIETE PESOS M/CTE (\$12.650.067.677)**.
41. Que el día diecinueve (19) de diciembre de 2019, en desarrollo de la presente convocatoria, la Dirección de Contratación efectuó nuevamente la consulta del proponente ubicado en el primer orden de elegibilidad, en el sistema Compliance para la búsqueda en las listas restrictivas para la prevención de lavado de activos y financiación del terrorismo, evidenciando que ni la empresa ni su representante legal cuentan con alerta o reporte en dicho sistema y cuyos reportes se adjuntan a la presente acta.
42. Que, como resultado del Informe de Evaluación y Calificación, se recomienda seleccionar en el marco del presente proceso al Proponente que obtuvo el primer lugar en el orden de elegibilidad en la Convocatoria Privada No. FCO-C-013-2019: **UNIÓN TEMPORAL EGIS-DELOITTE-DURAN & OSORIO**, representada legalmente por **DIEGO FERNANDO TOBON MORENO**, identificado con cedula de ciudadanía No. 80.419.570.
43. Que La Secretaria General de la Financiera del Desarrollo Territorial S.A. - FINDETER, acoge la recomendación dada por el Comité Evaluador y en aplicación de la legislación y jurisdicción colombiana y el régimen de la contratación privada, de conformidad con el artículo 15 de la Ley 1150 de 2007, el artículo 6° del Decreto 4167 de 2011 y demás normas civiles y comerciales aplicables a la materia, sumado a los requisitos consagrados en los términos de la convocatoria privada que rigieron el proceso de selección

DECIDE:

PRIMERO: Seleccionar en el marco del presente proceso de **CONVOCATORIA PRIVADA No. FCO-C-013-2019**, cuyo objeto es: “*CONTRATAR LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS A NIVEL DE FACTIBILIDAD PARA LA ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA, LEGAL, FINANCIERA Y DE EQUIDAD DE GÉNERO E INCLUSIÓN SOCIAL DE UN TREN DE CARGA Y PASAJEROS ENTRE BOGOTÁ Y ZIPAQUIRÁ*” al Proponente que obtuvo el primer lugar en el orden de elegibilidad: **UNIÓN TEMPORAL EGIS-DELOITTE-DURAN & OSORIO**, integrada por: **EGIS CONSULTORÍA S.A.S.**, con un porcentaje de participación de 52%; **DELOITTE ASESORES Y CONSULTORES LTDA**, con un porcentaje de participación de 30%; **DURAN & OSORIO ABOGADOS ASOCIADOS**, con un porcentaje de participación de 18%, representada legalmente por **DIEGO FERNANDO TOBON MORENO**, identificado con cedula de ciudadanía No. 80.419.570.

SEGUNDO: El valor del Contrato que ha de celebrarse es por la suma de **DOCE MIL SEISCIENTOS CINCUENTA MILLONES SESENTA Y SIETE MIL SEISCIENTOS SETENTA Y SIETE PESOS M/CTE**

(\$12.650.067.677). Incluidos costos, gastos (directos e indirectos), imprevistos, utilidad y demás expensas a que hubiere lugar.

Los recursos aportados en el marco del Memorando de Entendimiento (MoU) suscrito el 23 de noviembre de 2017 entre The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland represented by the Foreign and Commonwealth Office (FCO) y Findeter. Aplica el artículo 96 de la ley 788 de 2002 y el Decreto Reglamentario No. 540 de 2004.

Los recursos provenientes por parte de la Gobernación cuentan con todas las cargas tributarias que sean pertinentes.

TERCERO: El plazo para la ejecución del contrato a suscribirse es de QUINCE (15) MESES, contados a partir de la suscripción del Acta de Inicio de Actividades, previa aprobación de las garantías por parte de FINDETER.

CUARTO: La presente acta se publicará a través la página oficial de la Convocatoria No. FCO-C-013-2019 (www.findeter.gov.co), con el fin de enterar su contenido a todos los participantes.

QUINTO: Contra la presente Acta no procede recurso alguno.

Dada en la ciudad de Bogotá D.C., a los diecinueve (19) días del mes de diciembre de 2019.

ORIGINAL FIRMADO

LILIANA MARIA ZAPATA BUSTAMANTE

Secretaria General.

Proyectó: Juan Carlos Casares Sanguinette – Profesional Dirección de Contratación.

Revisó: Kevis Sireck Diaz. - Profesional Dirección de Contratación.

Aprobó: Isabel Cristina Martínez Mendoza – Asesora Secretaria General.