



BM-011-2019
INVITACIÓN A PRESENTAR EXPRESIONES DE INTERÉS
SERVICIOS DE CONSULTORÍA

Institución: Departamento Nacional de Planeación

País: Colombia

Proyecto: Programa de Apoyo a la Participación Privada en Infraestructura (PAPP)

Sector: Planeación

Resumen: Realizar un análisis de la aplicación del instrumento de Asociaciones Público-Privadas (APP) en el sector férreo para el transporte público de pasajeros y transporte de carga en Colombia.

Préstamo n.º: 3090/OC-CO

Referencia n.º PAPP-98-SBCC-CF-2TU19

Fecha límite: 22 de agosto de 2019

El Departamento Nacional de Planeación (DNP) ha recibido financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para ejecutar el Programa de Apoyo a la Participación Privada en Infraestructura (PAPP), Contrato de Préstamo BID 3090/OC-CO.

El objetivo general del Programa es fortalecer los mecanismos técnicos y regulatorios que promuevan la vinculación del sector privado en la financiación, provisión, operación y mantenimiento de la infraestructura y servicios asociados en diferentes sectores económicos y sociales. Para el efecto, por medio de este, se financian, entre otros temas, estudios técnicos de identificación, conceptualización, pre-inversión, estructuración y/o implementación de proyectos de vinculación del sector privado, a entidades tanto de orden nacional como subnacional.

En concordancia con los objetivos del Programa se presenta la siguiente consultoría a ser ejecutada y financiada a través de este:

El Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, "*Pacto por Colombia pacto por la equidad*", prevé la reactivación del transporte ferroviario como motor de desarrollo de las regiones, a través de la formulación e implementación del Plan Maestro Ferroviario el cual priorizará la política de reactivación y promoción del transporte ferroviario como parte del desarrollo de un sistema intermodal nacional.

Es importante destacar que actualmente el Gobierno nacional ha venido llevando a cabo actividades que han permitido contar con un diagnóstico inicial del sector férreo¹, identificando las necesidades de reglamentación e institucionalidad requerida para la reactivación del transporte ferroviario de carga como motor de desarrollo de las regiones, dentro de las cuales es importante mencionar las siguientes:

- **Plan Maestro de Transporte Intermodal-PMTI (2016):** En el cual se evaluó los siguientes temas:
 - (I) La maduración de proyectos evaluados: En el modo carretero, los proyectos se evaluaron según la tipología y alcance de las obras. En los modos ferroviario y fluvial, los proyectos se evaluaron en el marco de la asignación de flujos del modelo de transporte, para determinar si estos proyectos

¹ Las fuentes de financiación de los mencionados estudios provienen tanto de recursos públicos como recursos de Banca Multilateral (BID).



generan un cambio modal en el transporte de carga que los viabilice a partir del ahorro en Costos de Operación Vehicular (COV) (3 líneas férreas evaluadas y 3 ríos evaluados);

- (II) Accesos urbanos;
- (III) Necesidades de financiación y nuevas fuentes de pago;
- (IV) Normatividad para promover la logística y la intermodalidad: Según las experiencias internacionales revisadas en el PMTI, los países desarrollados han creado plataformas y soluciones logísticas con base en políticas y una amplia financiación pública. Colombia requiere tanto definiciones en la materia, como una modernización normativa, pues las falencias legales existentes se convierten en factores limitantes para desarrollar la logística y la intermodalidad.

EL PMTI propuso las siguientes políticas públicas:

- **En el corto plazo:** Formular una política integral de transporte, orientada hacia el intermodalismo y el desarrollo de servicios de transporte multimodal. Desarrollar instrumentos efectivos de fomento, financiación e incentivos para el mejoramiento de los servicios logísticos, teniendo en cuenta su impacto sobre la competitividad del país.
- **En el mediano plazo:** Expedir una ley general sobre logística que consagre las políticas públicas necesarias para promover el mejoramiento de los servicios logísticos, el intermodalismo y el transporte multimodal. Esta ley tiene, además, un propósito didáctico y organizacional, que comprenda un lenguaje común en materia de logística y transporte y las medidas institucionales, de coordinación, de concertación y de promoción para lograr su objetivo. La ley debe contemplar el desarrollo de infraestructura, coordinación institucional, promoción y fomento de los servicios logísticos, concertación con el sector privado y concertación entre la Nación y las entidades territoriales.

Las reformas normativas propuestas, deben estar orientadas al funcionamiento integral de un sistema intermodal y no hacia un modo de transporte en particular.

Como se puede observar el PMTI se enfocó en definir una red de infraestructura de transporte que logre conectar a todas las regiones, a través de una priorización de proyectos que generen el mayor impacto a la economía nacional. Con respecto al modo férreo el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) plantea la intervención de 5 vías férreas para transporte de carga que corresponden aproximadamente a 1769 km y propone que se adelante un detallado Plan Maestro Férreo que revise las necesidades del país, los sectoriales y el alcance del modo.

- **Módulo Logístico para el Transporte de Carga del Plan Maestro Férreo:** Desarrolló 5 estrategias las cuales contemplan:
 - **Tema 1. Integración férrea en las Infraestructuras Intermodales y Logísticas (ILE's):** Orientada, al desarrollo de nuevas infraestructuras intermodales férreas, así como Infraestructura logística especializada con accesibilidad férrea, y, a la conexión férrea de las ILE's y otros nodos de intercambio modal ya existentes (portuarios, fluviales).
 - **Tema 2. Calidad y competitividad del Servicio Férreo y Logístico:** Las propuestas que se plantean en esta línea estratégica se orientan a la configuración de una oferta de servicios intermodales y logísticos vinculada al modo férreo, que respondan adecuadamente a las necesidades actuales y potenciales del transporte de mercancía y que resulten atractivas tanto para las empresas cargadoras como para los operadores logísticos y de transporte.
 - **Tema 3. Marco Normativo e Institucional:** Comprende la configuración de un entorno normativo e institucional que potencie y promueva la implantación de fórmulas de desarrollo que viabilicen



el impulso del modo férreo y su integración en las cadenas logísticas, mediante la definición de un marco normativo que incentive la participación del sector privado en el desarrollo de dichas infraestructuras bajo esquemas de Asociaciones Público-Privadas (APP's).

- **Tema 4. Estructura organizativa del sector intermodal y logístico:** Las propuestas que se plantean en esta línea estratégica se orientan a promover la conformación de agrupaciones de empresas, usuarios actuales o potenciales de servicios férreos y logísticos con objetivos comunes e interés por el modo férreo.
- **Tema 5. Formación, Difusión y Socialización:** Difusión de la conveniencia de la utilización del modo férreo en las cadenas logísticas de tipología diferente, apoyándose en las ventajas ambientales y competitivas de dichos procesos y en la disponibilidad de contar con servicios férreos y logísticos relacionados.

Como se puede observar este módulo del PMTI se enfocó en el análisis de proyectos logísticos y sus conexiones férreas, generando recomendaciones que se deben implementar en el largo, mediano y corto plazo para que estas cadenas logísticas se desarrollen de manera adecuada. Dentro de las propuestas que plantea la consultoría es importante mencionar la de definir un marco normativo impulsor de políticas de inversión en infraestructuras intermodales férreas y logísticas que incentive la participación del sector privado en el desarrollo de dichas infraestructuras (APP's)

- **Desarrollo del Plan Operativo para las gerencias de los corredores² y el Plan de Acción para la gestión eficiente de los corredores logísticos del País, Etapas 1 y 2:** El plan está basado en experiencias internacionales. Para lo cual, se analizaron 2 corredores europeos, y 6 corredores americanos desde el punto de vista geográfico, descriptivo del corredor, características de las infraestructuras, tráfico del corredor, modelos de gerencia y financiación, así como el análisis y diagnóstico de corredores en el país, el cual incluye como criterios de análisis las conexiones férreas, fluvial y carretero, con este diagnóstico se detectaron 12 "buenas prácticas" en materia de gestión de corredores de transporte y logísticos así:
 - Existencia de un marco legal/regulatorio específico y permanente.
 - Existencia de una planificación y estrategia común: desarrollo ordenado y técnicamente armonizado del corredor.
 - Concertación y coordinación entre todos los actores involucrados en el desarrollo del corredor.
 - Existencia de "compromisos firmes" entre los actores relevantes (públicos y privados) para el desarrollo y gestión del corredor.
 - Implicación de actores (stakeholders).
 - Existencia de una entidad legal permanente para, al menos, la gestión del corredor.
 - Existencia de una estructura multinivel de gestión del corredor.
 - Existencia de grupos de trabajo especializados para supervisar la ejecución y explotación del corredor.
 - Promover el desarrollo de los corredores mediante Alianzas público-privadas
 - Políticas de comercialización y comunicación común.
 - Prestación de servicios armonizados e integrado en todo el corredor.
 - Transparencia en la gestión.

Este estudio para los corredores logísticos se enfocó en el análisis y diagnóstico de corredores logísticos identificando las buenas prácticas de experiencias internacionales con el fin de generar un marco estándar y

² El Artículo 69 de la Ley 1682 de 2013, define corredores logísticos de importancia estratégica aquellos medios físicos que facilitan el intercambio y el desarrollo del comercio.



un plan operativo para las gerencias de corredores logísticos en Colombia. Así como, la hoja de ruta con las acciones necesarias para mejorar la operación y competitividad de estos corredores es importante mencionar que, con el análisis del desempeño logístico realizado, se identificaron problemas fundamentales para cada uno de los modos, como ejemplo se resalta que no hay información sobre costos de transporte en modo fluvial, férreo y de transbordo y no hay reglamentación para la definición de tarifas por modo fluvial y férreo.

- **Estudio para la elaboración del marco normativo férreo colombiano enfocado en factores técnicos de diseño, construcción, mantenimiento, operación, control y aspectos de seguridad:** estudio que desarrolló los siguientes productos:
 - **Producto No. 1.** Diagnóstico de normatividad férrea en Colombia y análisis de los aspectos de regulación identificados en documentos normativos ferroviarios de otros países o regiones, y su potencial aplicabilidad en Colombia.
 - **Producto No. 2.** Presentar una propuesta de proyecto de ley general para el modo férreo, y presentar un glosario de términos técnicos ferroviarios.
 - **Producto No. 3.** Elaboración de los capítulos de normatividad férrea para Colombia teniendo en cuenta aspectos técnicos de diseño, construcción y operación y control ferroviario.
 - **Producto No. 4.** Elaboración de los capítulos de normatividad férrea para Colombia teniendo en cuenta aspectos técnicos de mantenimiento, seguridad ferroviaria y otras recomendaciones.

Como se puede observar este estudio del marco normativo férreo se enfocó en el análisis normativo desde el punto de vista técnico, teniendo en cuenta aspectos como la diferencia de criterios de seguridad en la circulación ferroviaria y en los reglamentos de tráfico, la ausencia de especificaciones técnicas unificadas, estudios de la normatividad internacional, especificaciones de diseño de las infraestructuras ferroviarias como trazado, superestructura y dimensionamiento de las secciones, así como, especificaciones de mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias y del material rodante.

Proyectos férreos en Colombia.

Como se menciona en las bases Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 *“Pacto por Colombia pacto por la equidad”*, el transporte férreo de pasajeros y el transporte férreo de carga se han rezagado durante las últimas décadas, con más de 3.500 km de red, el modo férreo no ha contado con recursos suficientes para la reactivación integral de los corredores existentes, sumado a la ausencia de una política específica para el sector férreo; es así que ninguna de las treinta (30) iniciativas privadas³ para proyectos ferroviarios ha sido exitosa a través del mecanismo de APP, por no contar principalmente con inversión pública⁴.

Como se puede observar, la reactivación de la red férrea colombiana a través de la formulación de nuevos sistemas férreos urbanos, está siendo planteada bajo mecanismos que involucran al sector privado, incluso es importante resaltar que durante la etapa de estructuración del proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá, se realizó un análisis sobre la posibilidad de ejecutarlo bajo el mecanismo de APP u otros esquemas de vinculación de capital privado, como posibles alternativas de contratación.

³ Son proyectos en los cuales los privados podrán estructurar proyectos de infraestructura pública o para la prestación de sus servicios asociados, por su propia cuenta y riesgo, asumiendo la totalidad de los costos de la estructuración, y presentarlos de forma confidencial y bajo reserva a consideración de las entidades estatales competentes (artículo 14 ley 1508 de 2012)

⁴ Fuente: Bases Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 *“Pacto por Colombia pacto por la equidad”*, Capítulo Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal.



No obstante, durante el desarrollo de la estructuración de proyectos como la Primera Línea del Metro de Bogotá o el Regiotram de Occidente⁵, se encontró que, se requería de modificaciones normativas que permitieran armonizar los requisitos establecidos en la Ley 1508 de 2012, Ley 310 de 1996⁶, Ley 1753 de 2015, Ley 86 de 1989 y el Decreto 1008 de 2015⁷, dado que a la fecha la cofinanciación de la Nación tiene restricciones frente a la operación y el mantenimiento en sistemas de transporte masivo de pasajeros, la cual es permitida en proyectos bajo el mecanismo de APP. Adicionalmente, se observó que, al realizar la construcción de este tipo de proyectos a través del mecanismo de APP, los costos de financiación eran altos debido, entre otros aspectos, a la normatividad vigente de retribución al privado bajo el mecanismo de APP, por lo que se contemplaron algunas alternativas, dentro de las cuales se encontraba la posibilidad de ejecutar las obras de infraestructura a través de obra pública y que su operación y mantenimiento se realizara a través de una APP u otro mecanismo de vinculación de capital privado.

En los últimos 30 años en el país solo se han desarrollado y culminado dos proyectos férreos de transporte público de pasajeros, el Metro y el tranvía de Medellín, los cuales se han realizado a través de Obra Pública tradicional. Lo anterior muestra que, son pocos los proyectos de transporte masivo de pasajeros de modo férreo desarrollados en el país, y ninguno hasta el momento se ha desarrollado a través de una Asociación Público Privada, no obstante algunas entidades territoriales han manifestado su interés en realizar este tipo de proyectos bajo el mencionado mecanismo, lo que demuestra que se requiere un análisis y diagnóstico de proyectos férreos internacionales, que generen un manual de buenas prácticas que sean aplicables y se ajusten a la normatividad colombiana.

Por su parte, el modo férreo de carga tiene dos corredores concesionados que se encuentran bajo la responsabilidad de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), que tiene la función de estructurar y administrar las concesiones de infraestructura de transporte del Estado:

- **El ferrocarril del Atlántico en el Valle del Magdalena:** La concesión del Atlántico fue entregada a la Empresa Ferrocarriles del Norte de Colombia (FENOCO) por el término de 30 años y comprendía un total de aproximadamente 1.500 km de vías férreas. Posteriormente la mayor parte de estas vías fueron devueltas al Estado y su actividad se concentra actualmente en el sector entre Chiriguana y Santa Marta (245 kilómetros), en el que se moviliza de forma prácticamente exclusiva poco más de 40 millones de toneladas de carbón de exportación por año.
- **El ferrocarril del Pacífico en el Valle del Cauca:** La concesión del Pacífico ha tenido, desde el año 2008 distintos accionistas que se comprometieron a aportar capitales adicionales y reanudar las operaciones, presenta inconvenientes frente a la demanda (no alcanzaba las 200 mil toneladas anuales).

Colombia también cuenta con dos ferrocarriles “dedicados” o “industriales” privados, es decir, que sólo mueven carga propia y no transportan tráficos de terceros cargadores. El más importante es el ferrocarril del Cerrejón, que moviliza casi exclusivamente carbón entre las minas del Cerrejón y Puerto Bolívar, sobre el Caribe, que presenta una vía férrea de trocha estándar de 1.435 mm –la única de ese ancho de Colombia ya que todos los restantes son de trocha angosta de 914 mm– de alrededor 150 kilómetros de extensión, con sistemas de carga y descarga de alto rendimiento. El segundo ferrocarril privado es el de Belencito a Paz del Río, que moviliza las cargas generadas por la siderúrgica de Votorantim.

⁵ Corresponde a un tren-tranvía que haría las veces de tren de cercanías entre los municipios de Facatativá, Madrid, Mosquera, Funza y el Distrito de Bogotá.

⁶ Por medio del cual se modifica la Ley 86 de 1989.

⁷ Por el cual se reglamenta el Servicio de Transporte Público Masivo de Pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram”



En la actualidad sólo se encuentran en servicio ferroviario 433 km que corresponden al tramo Chiriguana-Santa Marta (245 km) perteneciente al sector concesionado de la red Atlántica; y los ferrocarriles privados de El Cerrejón (150 km) y Paz de Río (38 km). Al agregar los tramos que se encuentran en reparación y/o rehabilitación (La Dorada-Chiriguana; Bogotá-Belencito; Zarzal-La Felisa, y otros menores), la red ferroviaria colombiana de carga potencialmente activa llegará a un total de aproximadamente 1.356 km.

Teniendo en cuenta lo expuesto y la actual política pública planteada frente al sector, se evidencia la oportunidad de implementar Asociaciones Público Privadas para reactivar y desarrollar nuevos proyectos férreos en Colombia, por lo tanto, se requiere realizar un análisis de aspectos técnicos, jurídicos y financieros de los proyectos de transporte férreo de pasajeros y de transporte férreo de carga, revisar la reglamentación vigente tanto de la normativa ferroviaria como la de transporte de pasajeros y de sus diferentes mecanismos de contratación y/o financiación, para poder formular modificaciones normativas y/o la creación de nuevas reglamentaciones que permitan ejecutar proyectos ferroviarios para el transporte de pasajeros y de carga a través de asociaciones público privadas, dentro de los que se incluye lo contemplado en artículo 37 parágrafo 6 de la Ley 1753 de 2015⁸, en cuanto a establecer, unidades funcionales de vías férreas, con disponibilidad parcial y estándar de calidad para efectos de la retribución, para lo cual se menciona que *“El Gobierno nacional reglamentará la materia”*⁹. La definición de unidades funcionales de vías férreas es necesaria dado que permite optimizar la financiación de este tipo de proyectos, de acuerdo con lo evidenciado durante la estructuración de proyectos como el Regiotram de Occidente o el Metro de Bogotá.

En ese sentido, se necesita generar recomendaciones que permitan disminuir posibles problemas técnicos, legales y financieros que se generan en las diferentes etapas de los proyectos (construcción, operación y mantenimiento), relacionados con: i) la modalidad de contratación y diseño de la transacción; ii) condiciones establecidas de retribución al privado; iii) definición y desarrollo de indicadores de gestión, servicio y/o mejora continua para la medición de los niveles de servicio y estándares de calidad; y, iv) análisis de riesgos. Entre otros aspectos, basados en lecciones aprendidas y mejores prácticas de experiencias internacionales que sean aplicables a Colombia y promuevan e impulsen el desarrollo de este tipo de proyectos bajo Asociaciones Público-Privadas.

Por las razones anteriormente descritas, se consideró como un proyecto que cumple con las características propias para la vinculación de capital privado en infraestructura a través del mecanismo de Asociación Público-Privada, el análisis de la aplicación del instrumento de Asociaciones Público-Privadas (APP) en el sector férreo para el transporte público de pasajeros y transporte de carga en Colombia.

Presupuesto: \$ 1.007.000.000, sin incluir IVA.

Duración: Treinta y ocho (38) semanas.

El Departamento Nacional de Planeación, como Contratante invita a las firmas consultoras de la misma categoría¹⁰, elegibles a expresar su interés en prestar los servicios solicitados. Los consultores interesados deberán proporcionar información que indique que están cualificados para suministrar los servicios antes descritos. **Para el efecto, se solicita a los interesados que sus Expresiones de Interés se encuentren**

⁸ Ley 1753 de 2015 por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país”.

⁹ Artículo 37 parágrafo 6°

¹⁰ Entiéndase por “misma categoría” lo dispuesto en el numeral 2.8 de las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo, GN-2350-9 de marzo de 2011, que cita lo siguiente *“De preferencia, la lista corta debería incluir consultores de la misma categoría, con capacidad y objetivos empresariales similares. Por consiguiente, la lista corta deberá estar compuesta por firmas de experiencia similar o por organizaciones no lucrativas (ONG, universidades, agencias especializadas, etc.) que presten sus servicios en el mismo campo de experiencia...”*.



acompañadas del cuadro anexo, en *Excel* sin restricciones, en el cual se suministre la información de la firma respectiva en donde se acredite experiencia en:

- i) Estructuración de proyectos férreos, y/o,
- ii) Construcción de proyectos férreos, y/o,
- iii) Consultorías de regulación y/o de política y/o de normativa ferroviaria.

Estas experiencias deben estar relacionadas con temas de desarrollo de infraestructura férrea de pasajeros y/o de carga, a través de participación privada.

Los consultores serán seleccionados conforme a los procedimientos indicados en las [Políticas para la Selección y Contratación de Consultores financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo GN-2350-9](#) (Normas marzo 2011), y podrán participar en ella todos los proponentes de países de origen que sean elegibles, según se especifica en dichas políticas.

Las firmas que presenten interés deberán tener en cuenta las causales de conflicto de interés y elegibilidad establecidas en el Código de Integridad del DNP, y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo GN-2350-9 (Normas marzo 2011), las cuales podrán ser consultados en las páginas Web:

<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/DNP/CODIGO%20DE%20ETICA%20ANEXO%20A%20RESOLUCION%2016%20dic.pdf>

<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=774399>

Los consultores se podrán asociar con otras firmas en forma de Asociación en Participación, Consorcio o Asociación (APCA) con el fin de mejorar sus calificaciones. A los efectos de establecer la lista corta, la nacionalidad de la firma será la del país en que se encuentre legalmente constituida o incorporada y en el caso de asociación en participación, será la nacionalidad de la firma que se designe como representante.

Nota 1: En ningún caso se revisarán Hojas de Vida de profesionales presentados con la expresión de interés.

Nota 2: Si la presentación de la Expresión de Interés la realizan firmas bajo cualquier tipo de asociación por favor incluir el porcentaje de participación de cada una de las firmas que la conforman.

Nota 3: NO serán consideradas expresiones de interés de asociaciones de firma(s) con persona(s) natural(es) o presentadas directamente por personas naturales.

Nota 4: Las tareas completadas por los expertos individuales del Consultor trabajando independiente o a través de otras firmas consultoras NO pueden ser presentadas como experiencia relevante de la(s) firma(s) que manifieste(n) interés.

Nota 5: Para la presente Expresión de Interés NO se requiere la presentación física de documentos que demuestren la experiencia relacionada, sin embargo, la firma consultora debe estar preparada para aportar dicha documentación, si así lo solicita el contratante.

Los consultores serán seleccionados con base en el método **Selección Basada en Calidad y Costo (SBCC)** descrito en las Políticas de Consultoría.



Advertencia: La presentación de Expresiones de Interés no configura ningún derecho para los interesados, ni ninguna obligación para adelantar procesos de contratación para el Departamento Nacional de Planeación o para el BID.

Los consultores interesados pueden obtener más información en la dirección indicada al final de este documento, de las 09:00 a las 17:00 horas. Así mismo, podrán presentar observaciones hasta el día 13 de agosto de 2019 al correo indicado.

Las expresiones de interés deberán ser recibidas por escrito en la dirección indicada a continuación (personalmente, por correo, o por correo electrónico), a más tardar el 22 de agosto de 2019, en caso de presentar la expresión de interés de forma personal se deberá realizar en el horario de 08:00 a las 17:30.

Grupo de Contratación – Adquisiciones Banca Multilateral

Atn: Jessica Lorena Carreño Arias - Grupo de Contratación - Adquisiciones Banca Multilateral

Calle 26 # 13-19, Piso 7

Tel: (57)1-3815000. Ext. 17045

Correo electrónico: jcarreno@dnpp.gov.co



ANEXO 1
CARTA DE MANIFESTACIÓN DE INTERÉS

Ciudad, dd/mm/aa

A: DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN (DNP)

Señoras/Señores:

El abajo firmante, legalmente autorizado para actuar en nombre de la firma ".....", expreso el interés en prestar los siguientes servicios: Realizar un análisis de la aplicación del instrumento de Asociaciones Público-Privadas (APP) en el sector férreo para el transporte público de pasajeros y transporte de carga en Colombia.

Esta manifestación de interés no implica ningún compromiso contractual.

Para el efecto declaro que estoy debidamente facultado para firmar la Manifestación de Interés.

Autorizamos expresamente al Departamento Nacional de Planeación ejecutor del del Préstamo BID 3090/OC-CO a verificar toda la información incluida en ella.

Atentamente,

Nombre de la firma:

Nombre del Representante Legal:

Dirección de correo:

Correo electrónico:

Telefax:

Ciudad y país:

Firma del Representante Legal, Sr./Sra.



ANEXO 2

DATOS Y ANTECEDENTES GENERALES DE LA FIRMA

Nombre de la empresa	
NIT	
Dirección	
Teléfono	
Correo electrónico	
Nombre representante legal	
Disponibilidad de personal que tenga los conocimientos pertinentes	
Años de experiencia general	
Años de experiencia relacionada (detallada arriba en negrilla)	
Numero de proyectos relacionados con la(s) experiencia(s) solicitada(s)	
Relación de anexos (en esta etapa se piden solo copias simples) (esta es una relación referencial)	<ul style="list-style-type: none">*Folletos* Brochures* Personal*Documentos legales (Certificado de existencia y representación legal)* Otros



ANEXO 3

Ficha de contratos realizados por la firma (a diligenciar en UNA (1) HOJA Excel)

Utilizando el formato de encabezado de columnas que se presenta a continuación, proporcionar información sobre cada uno de los trabajos para los que la firma o entidad fue contratada legalmente, como persona jurídica o como una de las principales firmas integrantes de una asociación.

Nombre de la firma o asociación: _____

No.	Entidad contratante	Nombre completo de la Firma consultora	Si el contrato fue ejecutado en asociación marque "x"	Objeto del contrato	Descripción del Proyecto	Fecha de inicio (dd/mm/aa)	Fecha de terminación (dd/mm/aa)

Recomendaciones:

- Presentar solo los contratos que respondan a las experiencias específicas solicitadas.
- Diligenciar UNA (1) FILA por cada uno de estos contratos.
- Todos los contratos presentarlos en UNA (1) HOJA Excel.
- En caso de contratos ejecutados por asociaciones, indicar en la columna "Nombre completo de la Firma consultora", la firma de aquella asociación de firmas que está presentando la experiencia.
- Para cada una de las experiencias que sean acreditadas en este anexo, en la columna "Nombre completo de la Firma Consultora" se deberá indicar el nombre exacto de la firma que prestó el servicio, información que deberá corresponder en forma idéntica con la firma o firmas que están manifestando interés en participar en el proceso. Para el caso de firmas internacionales que acrediten experiencias de la casa matriz o de sus filiales, la firma o firmas que suscriban la manifestación de interés y/o que conformen la APCA, deben ser dicha casa matriz o filial.