

FACTIBILIDAD Y ESTRUCTURACIÓN INTEGRAL DEL TREN DE CARGA Y PASAJEROS DEL NORTE BOGOTÁ-ZIPAQUIRÁ

Findeter y la gobernación de Cundinamarca con fondos del Reino Unido acaban de iniciar contrato para "...la realización de 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."

CONVENIO 048 DE 2019

Suscrito entre Cundinamarca, la FINDETER y la Empresa Férrea Regional EFR cuyo objeto es Elaborar los Estudios de Factibilidad del tren entre Bogotá y Zipaquirá, el plazo de ejecución es de 15 meses y el valor del convenio es de \$16.674.129.482, de los cuales \$6.500.000.000 son aportados por la Gobernación de Cundinamarca y \$10.174.129.482 son aportados por Findeter con cargo a los recursos provenientes del Prosperity Fund del Reino Unido (Embajada Británica)

Aportes:

ENTIDAD	VALOR
Prosperity Fund	\$ 10.174.129.482
Gobernación sin IVA	\$ 5.462.184.874
IVA 19%	\$ 1.037.815.126
Total	\$ 16.674.129.482

Rol de Findeter:

- Administradores de los recursos aportados por las partes.
- Encargado de la ejecución del proceso contractual.
- Ejecutores del convenio suscrito con el Fondo y la Gobernación.
- Supervisión integral del proyecto

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, por valor de \$13.386.315.002 y un plazo de ejecución de 15 meses. El día 19 de diciembre de 2019 se adjudicó el contrato a la Unión Temporal Egis-Deloitte-Duran & Osorio

TRAZADO

El inicio del corredor objeto del estudio se ubica en el Km 5 del actual corredor férreo en cercanías al Centro Comercial Gran Estación (Calle 26) de Bogotá y transcurre en el sentido norte por la Avenida Novena hasta llegar a la estación La Caro. En este lugar se desvía para continuar hacia Chía, Cajicá y Zipaquirá, en donde termina en el abscisado Km 53.



La ubicación y número de estaciones será resultado de la ejecución del contrato.

TRAMO BOGOTÁ: 24,9 Km

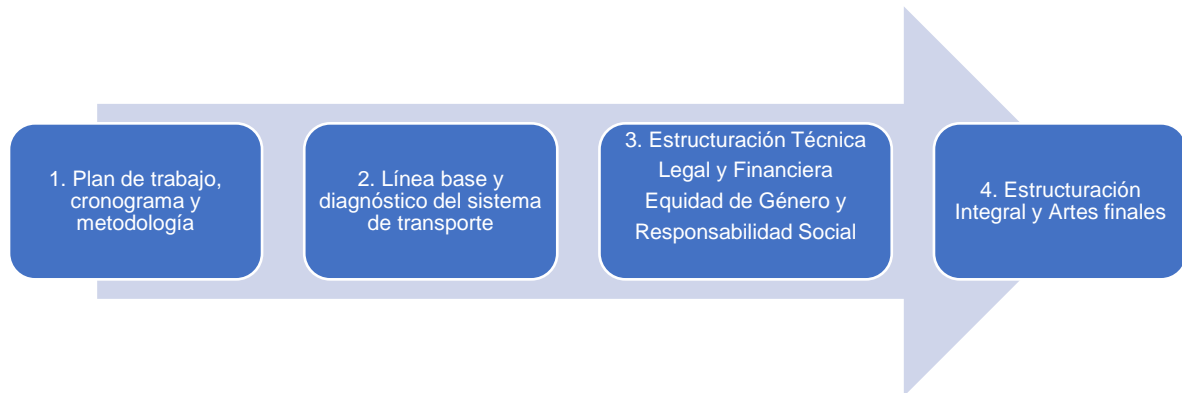
TRAMO SABANA: 22,6 km

Longitud del Tramo de Carga: 29,3 km

Longitud Total:

Carga y Pasajeros: La factibilidad de un tren de pasajeros y carga Bogotá – Zipaquirá, debe incluir la formulación del modelo operacional y de transacción a detalle desde el punto de vista técnico, financiero, ambiental, legal, predial, de equidad de género y de responsabilidad social en el corredor férreo señalado, para proveer un servicio seguro, eficiente y cómodo a los futuros usuarios y mercancías que utilizarán el tren

FASES DEL CONTRATO



FASE I: PLAN DE TRABAJO, METODOLOGÍA Y CRONOGRAMA (4 semanas)

El Contratista deberá describir su plan de trabajo, la metodología que desarrollará para adelantar las actividades y fases que comprende el proyecto, al igual que el cronograma propuesto.

FASE II: DIAGNÓSTICO Y LÍNEA BASE DEL CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ-ZIPAQUIRÁ (16 semanas)

El Contratista deberá presentar la línea base y el diagnóstico del proyecto, con el propósito de construir una base robusta en términos técnicos, financieros, legales, ambientales, prediales y sociales que sirvan para la estructuración del proyecto.

FASE III: ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA, LEGAL, FINANCIERA Y SOCIAL (44 semanas)

El Contratista deberá estructurar los proyectos teniendo en cuenta los aspectos técnicos, legal, financiero, ambiental, predial, equidad de género y responsabilidad social necesarios para el funcionamiento del tren Bogotá – Zipaquirá. Se debe diseñar el proyecto y efectuar la evaluación económica. Se deberá contemplar la presentación de alternativas o escenarios transacción para la construcción, mantenimiento, operación, financiación y otras implicaciones previstas en aras de escoger la alternativa óptima para la implementación del proyecto. La estructuración de cada uno de los componentes deberá tener en cuenta la operación del tren de carga en el tramo Bogotá – La Caro.

EMPRESAS

- Egis: Empresa Francesa con más de 15000 empleados en consultoría, ingeniería y operación
- Deloitte: Empresa Multinacional
- Duran & Osorio: Empresa Colombiana de abogados

- Coral Delgado & Asociados SAS: Empresa Colombiana de abogados
- Ardanuy: Empresa Española de consultoría

TEMAS CLAVE PARA BOGOTÁ:

- La factibilidad y la estructuración deben considerar una integración amplia y fuerte con el SITP de Bogotá en todos sus componentes incluyendo al metro y al futuro CIM del norte. Se espera que este tren recoja gran parte de la demanda del borde Nor- Oriental.
- Al ingresar al convenio Bogotá debe entrar a formar parte del Comité Técnico del Proyecto.
- El diseño y regularización de intersecciones y pasos a desnivel con la malla vial de Bogotá es crítico y debe articularse con Bogotá (hay pasos críticos como la 26, NQS, 94 entre otras.)
- La operación del tren de carga y su impacto debe ser evaluado y definido en forma conjunta con el Distrito.
- El urbanismo integral del proyecto para que se pueda insertar en la ciudad consolidada es necesario para su éxito y requiere de la participación de Bogotá.

ADHESIÓN DE BOGOTÁ AL CONVENIO 048 DE 2019

Se han realizado varias reuniones virtuales con funcionarios de la SDM para preparar la adhesión al convenio 048 de 2019 con la Gobernación de Cundinamarca, Findeter, EFR

Se estableció que el interés de Bogotá era que el tren del norte estuviera integrado física y tarifariamente a Bogotá. También se definió que las obligaciones para Bogotá debían ser similares a las de la EFR. Aportar en especie, apoyando con información, acompañamiento técnico, herramientas tecnológicas, coordinación, etc. La propuesta de adhesión al contrato fue recibida por Bogotá esta semana y se encuentra en revisió

ANÁLISIS PRELIMINARES DE DEMANDA REALIZADO POR SDM

LA SDM modeló el Tren Bogotá-Zipacquirá en el conjunto de proyectos estratégicos para la ciudad Región. Estos datos no son finales y hacen parte de un trabajo en desarrollo.

Se modeló un escenario donde el Corredor Férreo Norte es de alta capacidad a 2030:

- 18 Estaciones zona Urbana.
- 5 Estaciones zona no Urbana.
- Velocidad comercial zona urbana de 32 km/h.
- Velocidad comercial zona no urbana de 49 km/h.
- Escenario con y sin Integración tarifaria al SITP.

Demanda en la hora pico con integración tarifaria total y sin integración:

Escenarios corredor ferreo Norte 2030			
	Carga Máx (pas/h/sent)	Abordajes Zona Urbana	Abordajes Zona NoUrbana
Tren Integrado	26,000	53,436	3,700
Tren Sin Integrar	10,000	13,644	3,000

