

Bogotá D.C.

Para: **DIRECTOR DE CONTRATACIÓN.**

De: **GERENCIA DE BANCA DE INVERSIÓN.**

Asunto: Estudio Previo para la contratación de la *CONSULTORÍA PARA REALIZAR LA ACTUALIZACIÓN DE LA FORMULACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA Y LA ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA, LEGAL, FINANCIERA Y SOCIAL DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VILLAVICENCIO.*

De conformidad con lo dispuesto en el procedimiento de contratación vigente, me permito presentar ante usted, el Estudio de Previo para la Contratación de la consultoría para realizar la **Actualización de la formulación del Plan Maestro de Movilidad sostenible y segura y la Estructuración Técnica, Legal, Financiera y Social del Sistema Estratégico de Transporte Público de Villavicencio.**

Estos estudios previos son remitidos para que el Grupo a su cargo elabore los Términos de Referencia, iniciando el proceso solo hasta cuando ustedes validen que cumple con todos los requerimientos necesarios.

1. ANTECEDENTES.

La Financiera de Desarrollo Territorial S.A.-FINDETER, creada bajo la Ley 57 de 1989, y modificada por el Decreto 4167 de 2011, es una sociedad de economía mixta del orden nacional, del tipo de las anónimas, organizada como un establecimiento de crédito, vinculada al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, y sometida a vigilancia de la Superintendencia Financiera de Colombia.

Conforme a lo establecido en el literal h del artículo 270 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, adicionado por el artículo 28 de la Ley 1328 de 2009, FINDETER en desarrollo de su objeto social, puede prestar servicios de asistencia técnica, estructuración de proyectos, consultoría técnica y financiera, y por tanto, en ejercicio de estas facultades legales, celebra contratos y convenios para el diseño, ejecución y administración de proyectos o programas de inversión relacionados con las actividades señaladas en el numeral 2° del artículo 268 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero.

Así mismo, por expresa disposición del artículo 6 del citado Decreto 4167 DE 2011, así como del artículo 15 de la Ley 1150 de 2007, el régimen de contratación del FINDETER es el derecho privado, salvo en lo que se refiere al régimen de inhabilidades e incompatibilidades previsto legalmente para la contratación estatal y los principios de la función administrativa y de la gestión fiscal de que tratan los artículos 209 y 267 de la Constitución Política. Por lo anterior, los procesos de contratación se regirán de acuerdo con lo establecido en el Código Civil, Código de Comercio y demás normas que resulten aplicables.

Que el Artículo 2° de la Constitución 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”.

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.

Que la Ley 1682 de 2013, por medio de la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte, 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. Debido a 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.”

Que el objeto social de la Financiera de 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.

Que la Financiera de Desarrollo Territorial S.A., FINDETER, tiene como misión ser el socio estratégico en las regiones que genera bienestar para la gente, y su compromiso de responsabilidad social empresarial es ser reconocida como el vehículo del Gobierno Nacional para promover, estructurar y financiar los proyectos de infraestructura en las regiones que permitan mejorar la calidad de vida de las comunidades.

Que el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, 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.

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.

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.

Que FINDETER, desde la Vicepresidencia Financiera, a través de la Gerencia de Banca de Inversión, ofrece productos de asistencia técnica. En esta área se formulan y estructuran proyectos sostenibles, que permiten mejorar la calidad de vida de las comunidades, 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.

Acorde con esta visión, Findeter desde la Vicepresidencia Financiera, estructura, desarrolla e implementa proyectos de desarrollo sostenible asociados a los componentes urbanos y de movilidad, los cuales brindan acompañamiento técnico en la planificación y consolidación de los territorios a través de una estrategia integral. Como parte de la experiencia adquirida a través de los últimos años, esta dependencia ha estructurado los planes maestros de movilidad de las ciudades de Ibagué, Manizales, Pereira, San Gil y Galapa, así como los planes maestros de espacio público de Popayán e Ibagué, y los planes de estacionamiento de Pereira y actualmente, Manizales.

Así mismo, adelanta la Estructuración Técnica, Legal, Financiera y Social del Sistema Estratégico de Transporte Público, hoy Sistema Integrado de Transporte Público del municipio de Manizales, financiado con recursos del Fondo de Prosperidad y el municipio.

Villavicencio con su Plan de Acción llamado: Villavicencio Sostenible publicado en el año 2016, se incorporó al programa de Ciudades Sostenibles y Competitivas (CSC), en él se identificaron acciones puntuales para alcanzar niveles óptimos de sostenibilidad en temas como: calidad del aire, agua, gestión de residuos sólidos, vulnerabilidad ante desastres naturales, ruido, **ordenamiento territorial, movilidad y transporte**, salud, seguridad ciudadana, deuda y, gestión del gasto. Con esto, se pretende que Villavicencio pueda posicionarse como el núcleo articulador de la región de la Orinoquía y la región Capital.

Tal y como se mencionó anteriormente, en el Plan de Acción, se incluyó dentro de los temas a trabajar la movilidad y el transporte; a partir de allí nace la necesidad de contar con instrumentos de planificación actualizados en pro de su crecimiento y desarrollo sostenible, en este sentido, se hace fundamental la formulación y/o actualización del Plan Maestro de Movilidad (PMM), el cual, orienta las acciones para la promoción de la movilidad sostenible, integrando el ordenamiento territorial con la planificación de los sistemas de transporte, articulando y favoreciendo el incremento y aprovechamiento económico y social. Asimismo, genera alternativas claras, eficientes y atractivas al uso del automóvil, fomenta, consolida e integra la movilidad activa (peatones y bicicletas) y el transporte público como eje de la movilidad y el aprovechamiento de los espacios en las ciudades. Adicionalmente, esta herramienta de planeación busca desarrollar modelos logísticos para el transporte de mercancías que racionalicen su circulación urbana, minimicen los impactos de congestión y contaminación, y susciten iniciativas que promuevan el desarrollo socioeconómico y la competitividad de las ciudades.

Sumado a lo anterior, el PMM destaca, en primer lugar, el deber ser de la planeación: este plan permite contar con una visión holística e integral de los subsistemas de la movilidad, incluido el transporte público, potenciando los beneficios y alcances de este. En segundo lugar, al buscar la cofinanciación de la nación para la implementación del sistema de transporte, el Plan Maestro de Movilidad aparece como requisito ineludible para acceder a los recursos del gobierno nacional, conforme a lo consagrado en la ley 1955 de 2019.

Por su parte, un Sistema de Transporte permite mejorar las condiciones del transporte público de pasajeros en términos de la oferta, infraestructura, operación, tiempos de viaje, costos, seguridad vial y legalidad, en este sentido, la Estructuración Técnica, Legal, Financiera y Social del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) del municipio, estará bajo los lineamientos y directrices que se establezcan en el Plan Maestro de Movilidad y será el instrumento específico para la mejora integral de la operación, favoreciendo las condiciones de demanda existentes y futuras de la ciudad.

Cabe resaltar que el Municipio cuenta a la fecha con los siguientes estudios y documentos base, que sirven como soporte tanto para la formulación del Plan Maestro como para la Estructuración: (i) el Plan de Sistema Estratégico de Transporte Público (Estructura técnica, financiera, legal y administrativa); (ii) el Plan Red de Movilidad Segura (Estudio Pre Factibilidad); (iii) el Plan de Movilidad Eléctrica (Estudio Pre Factibilidad); (iii) el

Plan de Accesibilidad (Estudio Pre Factibilidad); (iv) el Plan de Estacionamientos (Estudio Pre Factibilidad); (v) la documentación relacionada con el Sistema de Bicirutas y bicicleta pública (Estudio de Factibilidad y primera etapa implementada); (vi) el estudio para el Plan Maestro de Movilidad de Villavicencio desarrollado en 2012; y (vii) City Net Zero Profile: Villavicencio (2021) elaborado por el Catapult Connected Places.

EL FONDO DE PROSPERIDAD DE LA EMBAJADA BRITÁNICA.

Con el propósito de apoyar y favorecer el desarrollo de Colombia, la Foreign and Commonwealth Office (FCO) a través de la Embajada Británica en Colombia y FINDETER, suscribieron un Memorando de Entendimiento, en adelante MoU, el 23 de noviembre de 2017, para la ejecución de los proyectos en Colombia que serán financiados por el Fondo de Prosperidad (Prosperity Fund), por un monto de trece millones de libras (£ 13.000.000). Con el acuerdo se buscan los siguientes objetivos:

- *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.*
- *Generar herramientas para el desarrollo de estrategias para 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.*
- *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.*

De acuerdo con lo anterior, la Embajada Británica contrató una consultoría con el fin de seleccionar y priorizar las ciudades objeto de financiamiento y como resultado para la primera fase, se establecieron seis (6) ciudades: Cartagena, Ibagué, Manizales, Santa Marta, Valledupar y Villavicencio.

Dado que este proyecto encaja dentro de los objetivos del Fondo de Prosperidad, específicamente, “Mejorar la infraestructura de las ciudades en Colombia – Movilidad y Transporte” y, considerando que el municipio de Villavicencio fue seleccionado, se hace necesario actualizar su Plan Maestro de Movilidad como instrumento de planificación el cual fue formulado en el año 2012, con el propósito de promover la movilidad sostenible e integrar el ordenamiento territorial con la planificación de los sistemas de transporte, así como revisar, ajustar, actualizar y complementar los estudios para la estructuración del Sistema de Transporte del municipio con el fin de mejorar sus condiciones en términos de oferta, infraestructura, operación, tiempos de viaje, costos, seguridad vial, legalidad, accesibilidad e integración social.

Ahora bien, atendiendo los diferentes objetivos planteados en el Memorando de Entendimiento (MoU), y de acuerdo con la priorización de ciudades efectuada por el Prosperity Fund, en el marco de la ejecución de los recursos del Fondo de Prosperidad en Colombia, el 21 de agosto de 2020, la Embajada Británica aprobó el presupuesto para el proyecto propuesto, por un monto de *TRES MIL CIENTO CINCUENTA Y SEIS MILLONES CINCUENTA Y SIETE MIL SESENTA PESOS M/CTE.* (\$3.156.057.060) excluido IVA, equivalente aproximado de *SEISCIENTOS CUARENTA Y SEIS MIL libras* (£646,000).

Para lograr esto, Findeter y el Municipio de Villavicencio suscribieron el Convenio Interadministrativo No. 042 de 2020, cuyo objeto es “Aunar esfuerzos para llevar a cabo la contratación de la consultoría que tenga como objeto: **“ACTUALIZACIÓN DE LA FORMULACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA Y DE LA ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA, LEGAL, FINANCIERA Y SOCIAL DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VILLAVICENCIO”** el día 10 de agosto de 2020.

En este sentido, los términos de referencia que se exponen a continuación tienen como fin contratar una **CONSULTORÍA PARA REALIZAR LA “ACTUALIZACIÓN DE LA FORMULACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA Y DE LA ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA, LEGAL, FINANCIERA Y SOCIAL DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VILLAVICENCIO”**.

2. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD DE LA CONTRATACIÓN

El 10 de agosto de 2020, Findeter y el Municipio de Villavicencio suscribieron el Convenio Interadministrativo 042 de 2020 cuyo objeto es “Aunar esfuerzos para llevar a cabo la contratación de la consultoría que tenga como objeto: **“ACTUALIZACIÓN DE LA FORMULACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA Y DE LA ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA, LEGAL, FINANCIERA Y SOCIAL DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VILLAVICENCIO”** y que esté se encuentra dentro del marco de las operaciones autorizadas a FINDETER.

Considerando la importancia de los instrumentos de planificación actualizados en las ciudades en pro de su crecimiento y desarrollo sostenible, y teniendo en cuenta las características del municipio de Villavicencio se hace necesario actualizar y/o realizar un Plan Maestro de Movilidad que presente de manera articulada, estrategias y lineamientos que respondan a las dinámicas socioeconómicas de la ciudad y que se establezca una planificación sostenible a largo plazo y que se enmarque en lo establecido en la Resolución No. 20203040015885 de 2020¹.

De igual manera, se hace necesario actualizar la estructuración de un Sistema de Transporte Público que funcione de manera integrada entre los diferentes modos, con la finalidad, entre otros, de mejorar la calidad y los tiempos de viaje de los ciudadanos y que cumpla con lo establecido en la Resolución No 20203040013685 de 2020².

En este sentido es importante tener en cuenta los siguientes conceptos:

PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD.

El Plan Maestro de Movilidad (PMM) es un instrumento de planificación que promueve la movilidad sostenible e integra el ordenamiento territorial con la planificación de los sistemas de transporte.

Este debe generar alternativas claras, eficientes y atractivas al uso del automóvil, fomentar, consolidar e integrar la movilidad activa (peatones y bicicletas) y el transporte público como eje estructurante de la movilidad de la ciudad, y desarrollar modelos logísticos para el transporte de mercancías que racionalicen su circulación urbana, minimicen los impactos de congestión y contaminación y garanticen el desarrollo económico y la competitividad de la ciudad. Asimismo, incorpora el plan de seguimiento e implementación bajo el marco fiscal del territorio.

¹ Por la cual se reglamentan los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, para los municipios, distritos, áreas metropolitanas y se dictan otras disposiciones.

² Por la cual se reglamenta el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por el artículo 100 de la Ley 1955 de 2019 en el marco de la cofinanciación de los Sistemas de Transporte Público Colectivo y se dictan otras disposiciones.

SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO.

Un Sistema Estratégico de Transporte Público permite mejorar las condiciones del transporte público colectivo de pasajeros en términos de la oferta, infraestructura, operación, tiempos de viaje, costos, seguridad vial y legalidad. En este sentido, la Estructuración Técnica, Legal, Financiera y Social del Sistema Estratégico de Transporte Público del municipio (SETP), estará bajo los lineamientos y directrices que se establezcan en el Plan Maestro de Movilidad y será el instrumento específico para la mejora integral de la operación, favoreciendo las condiciones de demanda existentes y futuras de la ciudad, y promoviendo el desarrollo sostenible local y regional en condiciones de inclusión social.

3. OBJETO Y DESCRIPCIÓN DEL ALCANCE A CONTRATAR:

3.1. OBJETO A CONTRATAR

CONSULTORÍA PARA REALIZAR LA ACTUALIZACIÓN DE LA FORMULACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA Y LA ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA, LEGAL, FINANCIERA Y SOCIAL DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VILLAVICENCIO.

3.2. DESCRIPCIÓN DEL ALCANCE DEL OBJETO A CONTRATAR Y ETAPAS.

Se deberán tener en cuenta y sin limitarse a ello, las siguientes premisas como una obligación de resultado que deberá verificarse en los productos de la consultoría:

- Formulación del Plan Maestro de Movilidad Sostenible y Segura (PMMSS) como instrumento de planificación que promueva la movilidad sostenible e integre el ordenamiento territorial.
- Dentro de la planeación, se deben tener en cuenta los siguientes principios: promover la diversidad en los usos del suelo; reducir las distancias entre las personas y los bienes y servicios urbanos, conectando a los residentes con sus lugares de trabajo, estudio, comercio y servicios; priorizar el tránsito de peatones, ciclistas y transporte público; mejorar la integración entre diferentes modos de transporte e incrementar la cobertura del transporte público; mejorar la dotación del espacio público, así como la seguridad y accesibilidad de los espacios existentes; implementar los instrumentos de captura de valor, gestionar la demanda de transporte privado; entre otros.
- La integración modal (transporte público colectivo, intermunicipal, individual, especial, y mixto y la bicicleta) considerando la accesibilidad universal.
- La implementación de un sistema de transporte integrado tarifaria y operativamente, con medios de pago que faciliten la accesibilidad, la inclusión y, la intermodalidad, y que reconozca condiciones diferenciales para grupos de especial protección.
- El reemplazo tecnológico de la flota y de la infraestructura en un horizonte de corto plazo a equipos cero emisiones.
- Todo lo anterior articulado con el Plan de Equidad de Género e Inclusión Social.

Durante el desarrollo de la consultoría, todos los productos de esta deberán ser aprobados por la interventoría y FINDETER, a través de la Supervisión.

A continuación, se resume el alcance que debe desarrollar la Consultoría según las etapas. Sin embargo, no limita la presentación y entrega de insumos y productos que complementen y sean necesarios para el correcto desarrollo del proyecto y para la calidad del producto final.

En el Anexo Técnico se incluye la descripción detallada de cada una de las Etapas.

ETAPA 1: Plan de trabajo, metodología y cronograma

Presentar el conjunto de actividades a desarrollar, su descripción en cuanto a la metodología que se seguirá para la implementación de cada actividad, su temporalidad, requerimientos necesarios y el enfoque de integralidad que se dará al estudio.

ETAPA 2: Línea base y diagnóstico de la situación actual de la movilidad, transporte público, logística y carga

Realizar un levantamiento de información base y caracterización detallada de la situación actual del municipio para la elaboración de un diagnóstico que ponga en relieve las necesidades actuales y futuras del municipio en función del objeto del estudio.

En esta etapa el diagnóstico partirá de tres (3) fuentes principales de información: revisión de información disponible, toma de información en campo, proceso participativo con la comunidad y demás grupos de interés; con el propósito de construir una base robusta para generar análisis profundo para la formulación del estudio.

ETAPA 3: Visión del Plan Maestro de Movilidad Sostenible y Seguro y objetivos

Construir la visión y los objetivos generales del Plan para el municipio de Villavicencio. Así como definir los objetivos específicos y escenarios futuros basados en el análisis de las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades del sistema de movilidad.

ETAPA 4: Propuesta inicial de la estructuración técnica a detalle del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP)

Para la elaboración de los modelos de planeación de transporte y definición de la estructura técnica - operacional a detalle del SETP, basados en los resultados del diagnóstico y línea base, se deberá definir las características técnicas que se requieren para la implementación del Sistema. Los resultados de la estructuración técnica servirán como insumo para las siguientes fases, lo cual genera una realimentación sobre esta.

ETAPA 5: Propuesta inicial de la estructuración financiera a detalle del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP)

En esta etapa se pretende desarrollar la estructuración financiera del sistema y de cada uno de los agentes integrados al mismo. En este sentido y a través de un proceso iterativo y de retroalimentación permanente entre los componentes técnicos y legales se presentará un modelo financiero que permita definir los aspectos de sostenibilidad financiera, teniendo en cuenta las necesidades de calidad del servicio y las posibles fuentes de financiación, incluyendo aquellas distintas a los ingresos por tarifa.

ETAPA 6: Propuesta inicial de la estructuración legal e institucional a detalle del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP)

La estructuración legal e institucional permitirá identificar y desarrollar el andamiaje necesario para la implementación, operación y seguimiento del SETP, así como las reglas de participación de los diferentes actores, desde el Gobierno Nacional hasta los distintos actores privados. En esta etapa se espera contar con los

borradores de actos administrativos y contratos para cada tipo de contrato, así como su respectiva matriz de riesgo (de los contratos).

ETAPA 7: Formulación de las líneas estratégicas del Plan Maestro de Movilidad Sostenible y Seguro

A partir de la visión propuesta, se deberá presentar un Plan Maestro que contenga líneas estratégicas desde las cuales se aborde el sistema de movilidad, transporte público, logística y carga. Cada una deberá contener un conjunto de proyectos que desarrollen los objetivos del Plan y responda a la visión propuesta.

ETAPA 8: Estructuración Técnica, Legal, Financiera y Social del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP)

A partir de la realimentación de los componentes técnico, legal, financiero y social desarrollados en las etapas anteriores, se deberá entregar el documento final que contenga la estructuración técnica, legal, financiera y social del SETP, con todos y cada uno de los demás documentos y bases de datos que hacen parte del entregable final. Dentro de este documento, se deberá incluir una evaluación socioeconómica que servirá como soporte para la validación del Gobierno Nacional. Así como una matriz de impactos ambientales de las diferentes fases de planeación, construcción, operación del sistema; recomendaciones para la mitigación de impactos ambientales en la construcción de la infraestructura y la operación del sistema y definición de lineamientos del Plan de Manejo Ambiental del proyecto.

Se deberá entregar un Plan detallado para la Implementación y puesta en marcha de la operación del SETP, evaluando fases, recursos, actividades, realizando una priorización y discriminación de las acciones que se deben adelantar para el desarrollo de cada etapa formulada. El plan de implementación debe interrelacionar actividades de los distintos componentes técnicos, financieros, legales y sociales considerados y estructurados a lo largo del estudio.

Es importante, en este punto, la definición de los roles y responsabilidades de todos los actores del SETP, para cada una de las actividades e hitos de implementación que se fijen.

ETAPA 9: Artes finales del Plan Maestro de Movilidad Sostenible y Seguro y Estructuración Técnica, Legal, Financiera y Social del Sistema Estratégico de Transporte Público.

Construir un documento con estándares de diseño, redacción y corrección de estilo y socializar la formulación del Plan y de la Estructuración con la comunidad, administración municipal y demás actores interesados y estratégicos.

ACOMPañAMIENTO:

Se deberá acompañar al municipio en el proceso de validación ante el Gobierno Nacional, apoyando a la administración municipal en la presentación y solución de observaciones que el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación formulen en dicho proceso hasta el plazo establecido en el cubrimiento de la póliza de cumplimiento del contrato (seis (6) meses) o hasta pronunciamiento final del Gobierno Nacional sobre el aval correspondiente (el que se cumpla primero).

PRODUCTOS - CRONOGRAMA:

De acuerdo con lo anterior, se deberá tener en cuenta los siguientes plazos de entrega de productos por parte del consultor:

FASE	PRODUCTO	PLAZO PARA EL CONSULTOR
ETAPA 1: Plan de trabajo, metodología y cronograma	Informe del plan de trabajo, metodología y cronograma.	15 días a partir de la firma del acta de inicio
ETAPA 2: Línea base y diagnóstico de la situación actual de la movilidad, transporte público, logística y carga	Informe de diagnóstico y caracterización de la situación actual de la movilidad, transporte público, logística y carga Informe PGSEQ componentes revisión documental y lectura territorial	3 meses a partir de la firma del acta de inicio
ETAPA 3: Visión del Plan y objetivos	Informe de visión y objetivos generales	4,5 meses a partir de la firma del acta de inicio
ETAPA 4: Propuesta inicial de la estructuración técnica a detalle del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP)	Informe de la propuesta inicial de la estructuración técnica a detalle del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) Informe avance PGSEQ componente comunicación, divulgación y acompañamiento social	5 meses a partir de la firma del acta de inicio
ETAPA 5: Propuesta inicial de la estructuración financiera a detalle del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP)	Informe de la propuesta inicial de la estructuración financiera a detalle del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) Informe avance PGSEQ componente comunicación, divulgación y acompañamiento social	7 meses a partir de la firma del acta de inicio
ETAPA 6: Propuesta inicial de la estructuración legal a detalle del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP)	Informe de la propuesta inicial de la estructuración legal a detalle del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) Informe avance PGSEQ componente comunicación, divulgación y acompañamiento social	7 meses a partir de la firma del acta de inicio
ETAPA 7: Formulación de las líneas estratégicas del Plan Maestro de Movilidad	Informe de Formulación de líneas estratégicas y proyectos del Plan Maestro de Movilidad. Proyecto de Acuerdo o Decreto	7,5 meses a partir de la firma del acta de inicio
ETAPA 8: Estructuración Técnica, Legal, Financiera y Social del Sistema Estratégico de Transporte Público	Informe de la Estructuración Técnica, Legal, Financiera y Social (ETLFS) del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP).	9 meses a partir de la firma del acta de inicio
ETAPA 9: Artes finales del Plan Maestro de Movilidad y Estructuración Técnica, Legal, Financiera y Social del Sistema Estratégico de Transporte Público	Informes ejecutivos tipo publicación	10 meses a partir de la firma del acta de inicio

PARÁGRAFO. La totalidad de los entregables mencionados anteriormente deberán ser revisados y aprobados por parte de la Interventoría y posteriormente por el supervisor, previa no objeción por parte del comité técnico. En caso de que los productos no correspondan con los contenidos exigidos, la Interventoría podrá solicitar una

nueva programación en la entrega de los productos según corresponda. En caso de presentarse observaciones a los entregables, éstas deberán ser incorporadas a los trabajos finales realizados por parte del contratista.

Nota 1: Será una condición obligatoria para la consultoría seleccionada realizar la entrega de todos los documentos del estudio en idioma español, manejando un lenguaje apropiado a nivel técnico, de tipo formal y de manera clara incluidos los anexos, los insumos utilizados y sus soportes.

Nota 2: Se podrán convenir entregas de los productos e información parcial de cada una de las etapas, para que el municipio pueda tomar decisiones a nivel local en términos de movilidad.

Nota 3: Los profesionales del equipo de trabajo de la consultoría que sean designados para interactuar con la entidad contratante, supervisión, entidades del estado, grupos de interés y comunidad en general deberán necesariamente hacerlo en idioma español.

Nota 4: En adición al equipo mínimo referenciado, el consultor deberá disponer de los especialistas tecnológico, TIC, infraestructura y demás que se requieran para el desarrollo de los productos anteriormente referenciados.

3.2.1. GESTIÓN SOCIAL, EQUIDAD DE GÉNERO E INCLUSIÓN SOCIAL

De manera transversal a la formulación del plan y la estructuración del sistema, es necesario que el CONSULTOR desarrolle e implemente un Plan de Gestión Social y Equidad de Género (PGSEG), de acuerdo con los lineamientos establecidos por Findeter para tal fin, los cuales se encuentran anexos.

El propósito de esta gestión se encamina hacia el fortalecimiento de tejido social a través de estrategias informativas y de creación participativa; de manera que se promueva la apropiación y sostenibilidad del proyecto por parte de la comunidad, así como las acciones que potencien los beneficios y minimicen los impactos.

Para lograr lo anterior el CONSULTOR debe desarrollar los siguientes componentes con sus respectivos productos, de acuerdo con los lineamientos anexos:

1. *Componente revisión documental.*
2. *Componente lectura territorial.*
3. *Componente comunicación, divulgación y acompañamiento social.*
4. *Componente seguimiento y evaluación.*

Así mismo y previo a la suscripción del acta de inicio, el CONSULTOR deberá firmar la carta de compromiso sobre la incorporación transversal del enfoque de equidad de género e inclusión social en el desarrollo del proyecto. Este formato será presentado por LA CONTRATANTE.

3.2.2. BUILDING INFORMATION MODELLING (BIM)

A través de su Programa Global de Infraestructura (GIP) se busca fomentar la adaptación, adopción, capacitación e implementación de mejores prácticas internacionales para la planeación, estructuración y gestión de proyectos de infraestructura. Bajo este propósito, el GIP promueve el uso de 3 metodologías ampliamente usadas en el Reino Unido que pueden también ayudar a optimizar el desarrollo de la infraestructura pública colombiana.

Estas 3 metodologías son:

- *Modelo de los 5 casos – 5 case Model.*

- *Guía de Desarrollo de Proyectos (PDR) - Project Development Routemap.*
- *Building Information Modelling (BIM).*

EL CONSULTOR deberá usar la metodología Building Information Modelling (BIM) de acuerdo con lo establecido en el Anexo Building Information Modelling (BIM). La importancia de esta metodología aplicada al proyecto radica en el manejo de la información digital a todas las partes.

4. ACTAS DEL CONTRATO

4.1. ACTA DE INICIO

EL CONSULTOR y LA INTERVENTORÍA deben suscribir el acta de inicio correspondiente, la cual debe contener, entre otros aspectos los siguientes:

1. *Lugar y fecha de suscripción del acta.*
2. *Nombre e identificación completa de los intervinientes.*
3. *Plazo.*
4. *Fecha de Terminación prevista*
5. *Valor.*
6. *Información del CONSULTOR y EL INTERVENTOR*

4.1.1. REQUISITOS PARA LA SUSCRIPCIÓN DEL ACTA DE INICIO

Dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la suscripción del Contrato, previo a la suscripción del Acta de Inicio, el INTERVENTOR deberá verificar el cumplimiento de los siguientes requisitos, según corresponda:

- a. Presentación del personal del CONTRATISTA:** EL INTERVENTOR verificará y aprobará el cumplimiento de los perfiles exigidos para los profesionales definidos en la oferta para la ejecución del contrato. De igual forma verificará los soportes de la afiliación y pago de seguridad social integral vigente de todo el personal propuesto y verificará los contratos de trabajo y/o los contratos de prestación de servicios suscritos entre el personal y el CONSULTOR o uno de los integrantes del proponente plural.
- b. Presentar la propuesta económica detallada para revisión:** EL INTERVENTOR revisará y validará el Formato de Estimación Propuesta Económica Detallada y Factor Multiplicador y la consistencia de la propuesta económica con las condiciones establecidas en los documentos de la convocatoria.
- c. Aprobación de garantías:** que los amparos correspondientes a las garantías correspondan con lo exigido en el Contrato y los Términos de Referencia para efectos de su presentación y aprobación por parte de la Contratante.
- d. Verificación de Generación del Registro Presupuestal o su equivalente.**

4.2. ACTA DE RECIBO FINAL DEL CONTRATO

Una vez todos los productos han sido aprobados por el interventor y la supervisión de este último, se procederá a suscribir el acta de recibo a satisfacción final de estos y se comenzará el trámite de liquidación del contrato.

5. ANÁLISIS DE LAS CONDICIONES ECONÓMICAS DEL CONTRATO - SOPORTE DEL VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO:

5.1. METODOLOGIA DE CÁLCULO – PRESUPUESTO ESTIMADO (PE)

El valor de la consultoría se establece a partir del estudio de mercado realizado para la ciudad de Villavicencio cuyo objeto es: “actualización de la formulación del plan maestro de movilidad y de la estructuración técnica, legal, financiera y social del sistema estratégico de transporte público de Villavicencio”.

Para esto, se solicitó cotización a cincuenta y cuatro (54) firmas consultoras con experiencia y con proyectos en temas relacionados al tema de la cotización.

De las cincuenta y cuatro (54) firmas consultoras, quince (15) presentaron cotización y de estas, cuatro (4) son firmas británicas con presencia en Colombia.

Por tal motivo, el valor de la propuesta se obtuvo del promedio del costo de cada fase (sin datos atípicos), como se muestra en la siguiente tabla:

		1	2	3	4	5	6	7
Nº	Etapa	Valor monetario (COP)						
1	ETAPA 1: Plan de trabajo, metodología y cronograma	\$ 90.646.605	\$ 153.311.533	\$ 400.000.000	\$ 362.000.000	\$ 222.400.000	\$ 124.500.000	\$ 157.066.151
2	ETAPA 2: Línea base y diagnóstico de la situación actual del sistema de movilidad	\$ 543.879.630	\$ 613.246.133	\$ 1.500.000.000	\$ 1.370.000.000	\$ 989.600.000	\$ 1.469.000.000	\$ 471.198.454
3	ETAPA 3: Visión del Plan y objetivos	\$ 231.305.130	\$ 214.636.147	\$ 420.000.000	\$ 395.000.000	\$ 322.400.000	\$ 266.000.000	\$ 314.132.302
4	ETAPA 4: propuesta inicial de la estructuración técnica a detalle del Sistema de Transporte Público	\$ 512.622.180	\$ 459.934.600	\$ 480.000.000	\$ 454.000.000	\$ 544.800.000	\$ 469.000.000	\$ 471.198.454
5	ETAPA 5: propuesta inicial de la estructuración financiera a detalle del Sistema de Transporte Público	\$ 362.586.420	\$ 337.285.373	\$ 420.000.000	\$ 395.000.000	\$ 222.400.000	\$ 224.000.000	\$ 314.132.303
6	ETAPA 6: propuesta inicial de la estructuración legal a detalle del Sistema de Transporte Público	\$ 359.460.675	\$ 306.623.067	\$ 350.000.000	\$ 295.000.000	\$ 222.400.000	\$ 456.000.000	\$ 376.958.763
7	ETAPA 7: Estructuración y formulación de las líneas estratégicas del PMM	\$ 562.634.100	\$ 459.934.600	\$ 350.000.000	\$ 324.000.000	\$ 444.800.000	\$ 335.000.000	\$ 628.264.605
8	ETAPA 8: Estructuración Técnica, Legal y Financiera del Sistema de Transporte Público	\$ 268.814.070	\$ 367.947.680	\$ 320.000.000	\$ 297.000.000	\$ 222.400.000	\$ 595.000.000	\$ 251.305.842
9	ETAPA 9: Artes finales del Plan Maestro de Movilidad y de la ETLF	\$ 193.796.190	\$ 153.311.533	\$ 40.000.000	\$ 55.000.000	\$ 222.400.000	\$ 209.000.000	\$ 157.066.151
SUB TOTAL PMM y SETP		\$ 3.125.745.000	\$ 3.066.230.666	\$ 4.280.000.000	\$ 3.947.000.000	\$ 3.413.600.000	\$ 4.147.500.000	\$ 3.141.323.025
IVA		\$ 593.891.550	\$ 582.583.827	\$ 813.200.000	\$ 749.930.000		\$ 788.025.000	\$ 596.851.375
VALOR TOTAL DE LA OFERTA		\$ 3.719.636.550	\$ 3.648.814.493	\$ 5.093.200.000	\$ 4.696.930.000	\$ 3.413.600.000	\$ 4.935.525.000	\$ 3.738.174.400

N°	Etapa	8	9	10	11	12	13	14	15
		Valor monetario (COP)							
1	ETAPA 1: Plan de trabajo, metodología y cronograma	\$ 146.000.000	\$ 37.083.911	\$ 103.081.637	\$ 28.000.000	\$ 207.771.595	\$ 100.000.000	\$ 131.750.000	\$ 123.500.000
2	ETAPA 2: Línea base y diagnóstico de la situación actual del sistema de movilidad	\$ 1.068.000.000	\$ 493.061.333	\$ 761.856.240	\$ 1.540.000.000	\$ 1.662.172.756	\$ 200.000.000	\$ 527.000.000	\$ 410.000.000
3	ETAPA 3: Visión del Plan y objetivos	\$ 101.000.000	\$ 197.224.533	\$ 126.383.617	\$ 233.000.000	\$ 1.246.629.567	\$ 200.000.000	\$ 131.750.000	\$ 175.000.000
4	ETAPA 4: propuesta inicial de la estructuración técnica a detalle del Sistema de Transporte Público	\$ 867.000.000	\$ 197.224.533	\$ 361.009.003	\$ 526.000.000	\$ 934.972.176	\$ 400.000.000	\$ 527.000.000	\$ 525.000.000
5	ETAPA 5: propuesta inicial de la estructuración financiera a detalle del Sistema de Transporte Público	\$ 135.000.000	\$ 148.335.644	\$ 237.072.173	\$ 446.000.000	\$ 1.090.800.872	\$ 300.000.000	\$ 395.250.000	\$ 480.000.000
6	ETAPA 6: propuesta inicial de la estructuración legal a detalle del Sistema de Transporte Público	\$ 54.000.000	\$ 148.335.644	\$ 237.072.173	\$ 450.000.000	\$ 1.012.885.523	\$ 300.000.000	\$ 263.500.000	\$ 480.000.000
7	ETAPA 7: Estructuración y formulación de las líneas estratégicas del PMM	\$ 564.000.000	\$ 445.006.933	\$ 286.234.484	\$ 643.000.000	\$ 1.246.629.567	\$ 400.000.000	\$ 263.500.000	\$ 350.000.000
8	ETAPA 8: Estructuración Técnica, Legal y Financiera del Sistema de Transporte Público	\$ 1.078.000.000	\$ 148.335.644	\$ 174.068.155	\$ 422.000.000	\$ 337.628.841	\$ 1.600.000.000	\$ 263.500.000	\$ 295.000.000
9	ETAPA 9: Artes finales del Plan Maestro de Movilidad y de la ETLF	\$ 187.000.000	\$ 74.167.822	\$ 82.939.248	\$ 112.000.000	\$ 311.657.392	\$ 600.000.000	\$ 131.750.000	\$ 111.500.000
SUB TOTAL PMM y SETP		\$ 4.200.000.000	\$ 1.888.775.997	\$ 2.369.716.730	\$ 4.400.000.000	\$ 8.051.148.289	\$ 4.100.000.000	\$ 2.635.000.000	\$ 2.950.000.000
IVA		\$ 798.000.000	\$ 358.867.439	\$ 450.246.179	\$ 836.000.000	\$ 1.529.718.175	\$ 779.000.000	\$ 500.650.000	\$ 560.500.000
VALOR TOTAL DE LA OFERTA		\$ 4.998.000.000	\$ 2.247.643.436	\$ 2.819.962.909	\$ 5.236.000.000	\$ 9.580.866.464	\$ 4.879.000.000	\$ 3.135.650.000	\$ 3.510.500.000

Nota: los valores seleccionados en rojo corresponden a los valores atípicos.

Teniendo como resultado:

N°	Etapa	Valor monetario (COP)
1	ETAPA 1: Plan de trabajo, metodología y cronograma	\$ 141.820.684
2	ETAPA 2: Línea base y diagnóstico de la situación actual del sistema de movilidad	\$ 759.760.199
3	ETAPA 3: Visión del Plan y objetivos	\$ 237.702.266
4	ETAPA 4: propuesta inicial de la estructuración técnica a detalle del Sistema de Transporte Público	\$ 477.547.020
5	ETAPA 5: propuesta inicial de la estructuración financiera a detalle del Sistema de Transporte Público	\$ 329.389.378
6	ETAPA 6: propuesta inicial de la estructuración legal a detalle del Sistema de Transporte Público	\$ 326.565.409
7	ETAPA 7: Estructuración y formulación de las líneas estratégicas del PMM	\$ 432.598.194
8	ETAPA 8: Estructuración Técnica, Legal y Financiera del Sistema de Transporte Público	\$ 304.846.172
9	ETAPA 9: Artes finales del Plan Maestro de Movilidad y de la ETLF	\$ 145.827.738
SUB TOTAL PMM y SETP		\$ 3.156.057.060
IVA		\$ 599.650.841
VALOR TOTAL DE LA OFERTA		\$ 3.755.707.902

De acuerdo con lo anteriormente presentado, el presupuesto estimado para la ejecución del proyecto es de hasta la suma de: **TRES MIL CIENTO CINCUENTA Y SEIS MILLONES CINCUENTA Y SIETE MIL SESENTA PESOS M/CTE. (\$3.156.057.060)** excluido IVA, incluidos costos, gastos (directos e indirectos), imprevistos, utilidad y demás contribuciones a que hubiere lugar.

5.2. CONSTANCIA DE DISPONIBILIDAD DE RECURSOS O EL RESPALDO PRESUPUESTAL

Los recursos para ejecutar el contrato están respaldados por el Memorando de Entendimiento suscrito entre FINDETER y la Embajada Británica en Colombia, soportados en el CDP que se emita para tal fin.

Vigencia	CDP Fuente de Recurso	Tota Solicitado
2021	CDP21PROSPE-0008	\$ 157.802.853
2022	VFCDP21FPRO-0003	\$ 2.998.254.207

6. LUGAR DE UBICACIÓN DEL PROYECTO - LUGAR DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO.

El consultor deberá ejecutar el contrato en el municipio de Villavicencio, departamento del Meta y deberá tener en cuenta las dinámicas entre los municipios aledaños especialmente con Acacias, Restrepo, Guamal y Puerto López. La entrega de los productos se realizará en la ciudad Bogotá D.C., en las instalaciones principales de FINDETER - Calle 103 No. 19 – 20 Bogotá, Colombia, mediante radicación en ventanilla de los documentos originales en medio físico³ y magnético (1 copia física y 1 magnética para los entregables de las etapas 1 a la 8 y 2 copias físicas y 2 magnéticas para los entregables de la etapa 9), y/o de manera virtual y digital a través de los mecanismos tecnológicos que se acuerden con la interventoría del contrato.

Conforme a lo anterior, el proponente deberá realizar los análisis correspondientes para incluir dentro de su propuesta económica todos los costos y gastos en que incurra con ocasión al desplazamiento de personal y de equipos al municipio(s) mencionado(s) cuando sea necesario.

Todo lo anterior en procura de garantizar la transferencia de conocimiento técnico, científico y tecnológico que propenda por fortalecer la capacidad institucional de las regiones.

6.1. CONOCIMIENTO DEL SITIO DEL PROYECTO

Será responsabilidad del proponente conocer las condiciones del sitio de ejecución del proyecto y actividades a ejecutar, para ello el proponente podrá hacer uso de los programas informáticos y las herramientas tecnológicas disponibles teniendo en cuenta la localización específica indicada en los documentos de la convocatoria.

En consecuencia, correrá por cuenta y riesgo de los proponentes, inspeccionar y examinar los lugares donde se proyecta realizar los trabajos u actividades, los sitios aledaños y su entorno e informarse acerca del proyecto, características y accesibilidad del sitio. De igual forma, la ubicación geográfica del sitio del proyecto y demás factores que pueden incidir en la correcta ejecución del proyecto.

Con la presentación de la propuesta, el proponente declara que conoce de manera integral todas las condiciones del sitio de ejecución del proyecto, las actividades a ejecutar y las circunstancias legales, técnicas, ambientales, económicas y sociales para el desarrollo del proyecto, en especial aquellas que puedan afectar la ejecución de las actividades y/o del proyecto e influir en el cálculo del valor de la propuesta. Por lo tanto, el desconocimiento de estos aspectos no servirá de excusa válida para posteriores reclamaciones.

³ La copia física se debe entregar sobre la versión final aprobada por Findeter.

7. OBLIGACIONES.

7.1. OBLIGACIONES GENERALES

1. *Acatar la Constitución, la Ley, los principios de la función administrativa y los principios de la gestión fiscal consagrados en el artículo 209 y 267 de la Constitución Política.*
2. *Cumplir el objeto y alcance del contrato, ejecutando y entregando los productos contratados de acuerdo con los criterios de calidad, con sujeción al valor contratado y dentro del plazo establecido.*
3. *Rendir y elaborar los informes, conceptos, estudios y demás trabajos que se le soliciten en desarrollo del CONTRATO.*
4. *Garantizar el cumplimiento de la normatividad vigente de acuerdo con el tipo de proyecto a ejecutar.*
5. *Acatar las instrucciones que durante el desarrollo del CONTRATO se le impartan por parte de la INTERVENTORÍA y de FINDETER y suscribir las actas que en desarrollo del CONTRATO sean indispensables y todas aquellas que tengan la justificación técnica, jurídica o administrativa necesaria.*
6. *Obrar con lealtad y buena fe en las distintas fases precontractuales, y contractuales, evitando dilaciones o cualquier otra situación que obstruya la normal ejecución del CONTRATO.*
7. *No acceder a peticiones o amenazas de quienes actúen por fuera de la ley con el fin de hacer u omitir algún hecho.*
8. *Mantener la reserva profesional sobre la información que le sea suministrada para el desarrollo del objeto del CONTRATO.*
9. *Constituir las garantías respectivas del CONTRATO y mantenerlas vigentes en los términos establecidos. Las garantías deberán presentarse como requisito para la suscripción del acta de inicio del contrato.*
10. *Cumplir con las disposiciones legales y reglamentarias referentes al medio ambiente, urbanismo seguridad industrial e higiene que para el efecto dispongan las entidades que correspondan.*
11. *Instalar y disponer del personal mínimo necesario para la ejecución del CONTRATO, desde el momento en que el INTERVENTOR lo disponga.*
12. *Ejecutar los trabajos de tal forma que los procedimientos aplicados sean compatibles no sólo con los requerimientos técnicos necesarios sino con las disposiciones legales, las normas especiales para la gestión y aprovechamiento de los recursos naturales.*
13. *Cumplir con todas las disposiciones vigentes sobre seguridad industrial y salud ocupacional vigentes en el país.*
14. *Dar estricto cumplimiento a los lineamientos de Gestión Social y Equidad de Género (PGSEG), el cual hace parte integral de los términos de referencia y del contrato.*
15. *Vincular un mínimo de cincuenta por ciento (50%) de mujeres en la contratación de personal calificado. Dicha condición será verificada por el INTERVENTOR y el Supervisor.*
16. *Responder por el pago de los impuestos que cause la legalización y ejecución del CONTRATO.*
17. *Responder por todo daño que se cause a bienes, al personal que se vincule y a terceros en la ejecución del CONTRATO.*
18. *Asumir el valor adicional del CONTRATO DE INTERVENTORÍA cuando el mayor plazo para la ejecución de los diseños sea imputable al CONSULTOR.*
19. *Utilizar la información entregada o la que se genere durante la ejecución del contrato estrictamente para los proyectos asignados en desarrollo del presente contrato y no hacer uso de ella en otros proyectos ni permitir su copia a terceros.*
20. *Asumir la responsabilidad de todas las actividades relativas a la ejecución de las obligaciones establecidas en este contrato.*
21. *Velar porque FINDETER, se mantenga indemne de cualquier reclamación de terceras personas, contratistas, proveedores y demás servicios que de forma indirecta hayan sido requeridas para la ejecución del contrato.*

22. Adelantar las actividades necesarias para dar cumplimiento al contrato de acuerdo con las etapas o fases correspondientes.
23. Todos los documentos, informes, productos y/o anexos deberán ser entregados en un (1) original y una (1) copia y/o en medio digital, en los formatos que la Interventoría determine previo visto bueno de la supervisión.
24. Elaborar los informes, conceptos, estudios y demás trabajos que correspondan al alcance del contrato y que se le soliciten en desarrollo de mismo por parte de la Interventoría o FINDETER.
25. En caso de que sea requerido, asistir a las reuniones programadas por el INTERVENTOR o Findeter, con el equipo de profesionales y especialistas aprobados.
26. Suscribir el acta de inicio y actualizar las garantías según corresponda para aprobación de FINDETER.
27. Suscribir el acta de recibo a satisfacción final y el acta de liquidación.
28. Dar cumplimiento a lo establecido en el Decreto 206 del 28 de febrero de 2021, Resolución 001315 del 28 agosto de 2021, o norma que lo modifique, sustituya o adicione.
29. Atender, aplicar y asumir los costos relacionados a las orientaciones o protocolos de bioseguridad establecidos por el Gobierno Nacional para prevención del Coronavirus COVID -19 relativas a las actividades a desarrollarse y según aplique.
30. Las demás que, por ley, los términos de referencia y el contrato correspondan o sean necesarias para el cabal cumplimiento de este.

7.2. OBLIGACIONES ESPECÍFICAS

1. Presentar informes mensuales vencidos (dentro de los primeros diez (10) días calendario del mes siguiente) a la interventoría, con copia a FINDETER donde se evidencien los aspectos más relevantes de las actividades desarrolladas en cada uno de los periodos de tiempo. Lo anterior, sin perjuicio de la presentación de los productos por entregar.
2. Elaborar toda la documentación técnica, legal, financiera, social y ambiental requerida para la ejecución del proyecto.
3. Mantener el personal ofrecido y aprobado por el INTERVENTOR, el cual fue aprobado previo a la firma del acta de inicio del Contrato.
4. Implementar planes especiales de reacción, con acciones eficaces para solucionar y superar las situaciones que dificulten la ejecución o que representen riesgos de gestión.
5. Ajustar los productos, dentro de los términos establecidos para ello, de acuerdo con las observaciones presentadas por el INTERVENTOR y/o LA CONTRATANTE.
6. Realizar todas las actividades y entregar los productos, informes, documentación, presentaciones, actas que apliquen para garantizar la ejecución del Contrato de acuerdo con lo establecido en cada una de las etapas y detallado en el Anexo Técnico.

8. VALOR DE PRESUPUESTO.

De acuerdo con la metodología utilizada se determinó un Presupuesto Estimado de **TRES MIL CIENTO CINCUENTA Y SEIS MILLONES CINCUENTA Y SIETE MIL SESENTA PESOS M/CTE. (\$3.156.057.060) excluido IVA.**

Incluidos costos, gastos (directos e indirectos), imprevistos, utilidad y demás contribuciones a que hubiere lugar. Incluye todos los costos, gastos (directos e indirectos), imprevistos, utilidad, tasas y demás contribuciones e impuestos a que hubiere lugar.

Nota: El valor del presupuesto estimado incluye sueldos del personal utilizado para la realización del trabajo, afectados por el factor multiplicador, gastos administrativos, dotación y elementos de bioseguridad, costos directos (arriendo oficina principal, computadores, muebles, papelería, ploteo de planos, servicios públicos, copias, fotografías, desplazamiento aéreo, desplazamiento terrestre, hospedaje, ensayos de laboratorio, entre otros costos directos), el valor del IVA, tasas, contribuciones y demás tributos que se causen por el hecho de su celebración y ejecución del contrato, así como los gastos administrativos generados durante la ejecución del mismo.

8.1. VALORES MÁXIMOS Y MÍNIMOS DE LA OFERTA ECONÓMICA

Se deberán tener en cuenta los siguientes valores mínimos y máximos para la convocatoria:

Descripción	Valor Mínimo (90% del valor estimado)	Valor Máximo (100% del valor estimado)
TOTAL PRESUPUESTO ESTIMADO	\$2.840.451.354	\$3.156.057.060

El proponente deberá ofertar un valor que no exceda el 100% del presupuesto establecido para la Interventoría a contratar o que no sea inferior al 90% del mismo. De no cumplir lo anterior, la propuesta será rechazada.

Los ofrecimientos adicionales que presente el proponente deben estar contemplados dentro de la propuesta económica, y en ningún caso implica modificación del presupuesto estimado para la contratación, o sobrecostos económicos

9. FORMA DE PAGO.

LA CONTRATANTE pagará a EL CONSULTOR el valor por el cual le fue adjudicado el contrato. El CONSULTOR entregará los informes que contengan los productos solicitados, los cuales serán objeto de cobro una vez sean aprobados por EL INTERVENTOR previo visto bueno del supervisor de este último, de la siguiente manera:

PRODUCTOS	% DE PAGO RESPECTO AL VALOR TOTAL DEL CONTRATO
ETAPA 1: Informe del plan de trabajo, metodología y cronograma.	5%
ETAPA 2: Línea base y diagnóstico de la situación actual de la movilidad, transporte público, logística y carga	25%
ETAPA 3: Visión del Plan Maestro de Movilidad Sostenible y Seguro y objetivos	10%
ETAPA 4: Propuesta inicial de la estructuración técnica a detalle del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP)	10%
ETAPA 5: Propuesta inicial de la estructuración financiera a detalle del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP)	7,5%
ETAPA 6: Propuesta inicial de la estructuración legal e institucional a detalle del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP)	7,5%

PRODUCTOS	% DE PAGO RESPECTO AL VALOR TOTAL DEL CONTRATO
<i>ETAPA 7: Formulación de las líneas estratégicas del Plan Maestro de Movilidad Sostenible y Seguro</i>	15%
<i>ETAPA 8: Estructuración Técnica, Legal, Financiera y Social del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP)</i>	10%
<i>ETAPA 9: Artes finales del Plan Maestro de Movilidad Sostenible y Seguro y Estructuración Técnica, Legal, Financiera y Social del Sistema Estratégico de Transporte Público.</i>	10%

Para los pagos, el CONSULTOR deberá acreditar que se encuentra al día en el pago de aportes parafiscales relativos al Sistema de Seguridad Social Integral según corresponda, de todo el personal vinculado directamente a la ejecución, incluido el personal independiente que preste sus servicios para la ejecución. De igual manera, deberá presentar paz y salvo por concepto de pago de salarios de todo el personal vinculado directamente a la ejecución, así como del personal independiente y proveedores que presten sus servicios y/o suministros para la ejecución de esta.

10. SISTEMA DE PAGO

El método para la determinación del valor del contrato es por **PRECIO GLOBAL FIJO SIN FÓRMULA DE AJUSTE**. En consecuencia, los precios previstos en este documento incluyen la elaboración y entrega de todos los productos requeridos, todos los gastos, directos e indirectos, derivados de la celebración, ejecución y liquidación del contrato. Por tanto, en el valor pactado se entienden incluidos, entre otros, los gastos de administración, salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones del personal, incrementos salariales y prestacionales; desplazamientos, transporte, alojamiento y alimentación del equipo de trabajo mínimo del CONSULTOR; y toda clase de equipos necesarios; honorarios y asesorías en actividades relacionadas con la ejecución del contrato; licencias de utilización de software; la totalidad de tributos originados por la celebración, ejecución y liquidación del contrato; las deducciones a que haya lugar; la remuneración para el CONSULTOR, imprevistos y en general, todos los costos en los que deba incurrir el CONSULTOR para el cabal cumplimiento de ejecución del contrato y de la entrega de los productos requeridos. LA CONTRATANTE no reconocerá, por consiguiente, ningún reajuste realizado por el CONSULTOR en relación con los costos, gastos o actividades adicionales que aquel requería para la ejecución del contrato y que fueron previsibles al momento de la presentación de la oferta.

11. IMPUESTOS

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, se encuentran exentos de impuestos por virtud del Decreto 540 de 2004, el cual reglamentó el artículo 96 de la Ley 788 de 2002, estableciendo las condiciones y requisitos generales para acceder al beneficio tributario.

El artículo 1º reitera que el beneficio aplica a todos los “(...) fondos o recursos en dinero originados en auxilios o donaciones destinados a programas de utilidad común en Colombia, provenientes de entidades o gobiernos de países con los cuales existan acuerdos intergubernamentales o convenios con el Gobierno colombiano (...)”.

Sin perjuicio de lo anterior, el proponente deberá considerar en su oferta todas las imposiciones de orden nacional y local correspondientes a impuestos, tasas, contribuciones, estampillas o gravámenes que se causen con ocasión de la suscripción, ejecución y liquidación del contrato y demás a que haya lugar.

Adicionalmente tendrá en cuenta, los costos de las pólizas incluidas en el numeral GARANTÍAS del presente documento y todos los demás impuestos que se generen por la celebración de este contrato.

Es responsabilidad exclusiva del PROPONENTE realizar las averiguaciones, los cálculos y estimaciones que considere necesarios para elaborar su propuesta económica y, por ende, le asiste la obligación de consultar ante las diferentes entidades recaudadoras qué impuesto le es aplicable en caso de ser adjudicatario, todo esto enmarcado en el hecho de que FINDETER es LA CONTRATANTE y realiza la contratación bajo el Régimen Jurídico del Derecho Privado.

12. PLAZO.

El plazo para la ejecución de la consultoría será de **ONCE (11) MESES** contados a partir de la suscripción del Acta de Inicio de Actividades, previa aprobación de las garantías por parte de la Dirección de Contratación de Findeter.

Findeter no reconocerá por ningún motivo mayores permanencias, ni valores adicionales a los establecidos en el Contrato.

13. INTERVENTORÍA

FINDETER vigilará el cumplimiento de las obligaciones del CONSULTOR a través de una Interventoría contratada para tal fin.

El interventor desempeñará las funciones previstas en los términos de referencia, en el contrato y en el Manual de Supervisión e Interventoría de FINDETER.

Para tal fin, el CONSULTOR deberá asistir a todas las reuniones citadas por la interventoría, dando respuesta a cada una de sus solicitudes y/o recomendaciones.

13.1. COMITÉ TÉCNICO

Con el fin de hacer seguimiento a la calidad técnica de los productos de la consultoría, realizar seguimiento al avance del estudio objeto de la consultoría, sugerir ajustes o modificaciones frente a los productos presentados por el consultor y ejercer la dirección estratégica al proyecto y emitir no objeción a las conclusiones y definiciones recomendadas por la consultoría, como requisito previo para la aprobación de los productos por parte del Interventor y el Supervisor de este último.

El Comité técnico estará compuesto por un (1) delegado de:

- a. La Alcaldía de Villavicencio – Secretaria de Movilidad
- b. Findeter
- c. La Embajada Británica – Programa de Prosperidad.

El Comité Técnico podrá solicitar el apoyo de profesionales en los temas que considere pertinentes o solicitar el acompañamiento de las diferentes entidades a nivel nacional, departamental o municipal. Igualmente, el Comité podrá solicitar la participación del Consultor cuando sea requerido.

El Comité Técnico se reunirá previa citación, al menos una vez al mes. La Secretaría del Comité Técnico será ejercida por la Interventoría. De las reuniones realizadas se deberán diligenciar las actas correspondientes.

14. PERSONAL MÍNIMO

Con la presentación de la propuesta el proponente garantiza que cuenta con el personal, los perfiles y dedicaciones mínimas requeridas para la ejecución del contrato y los mantendrá durante la ejecución de este.

Es importante considerar que el Consultor debe tener una cuota femenina de **al menos 50%** del equipo ejecutor del proyecto o del personal calificado.

EL CONSULTOR previo a la suscripción del acta de inicio deberá presentar al supervisor del contrato para revisión y aprobación, las hojas de vida del personal mínimo requerido, junto con los soportes correspondientes que acrediten la formación académica profesional y experiencia específica de este personal, conforme a los siguientes requerimientos.

Tabla. Personal mínimo.

Cant.	Cargo a desempeñar	Formación Académica	Experiencia General	Experiencia Específica			Disponibilidad mínima en la duración total del Contrato
				Número de Contratos requeridos	Como / En:	Requerimiento particular	
PERSONAL MINIMO PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO							
1	Director de proyecto	Ingeniero, Arquitecto, Abogado, Administración Financiera, Economista o Administrador de Empresas con estudios de posgrado en Gerencia de proyectos o relacionados al objeto del proyecto	12 años	Máximo 5	Experiencia como director y/o gerente en estructuración, planeación o implementación de sistemas de transporte, formulación de Planes de Movilidad, y/o como directivo en entidades públicas, privadas y/o de economía mixta en temas de desarrollo urbano y/o sistemas transporte urbano.	Uno de los certificados aportados deberá ser con funciones u obligaciones como encargado de la Dirección de un proyecto en temas de sistemas de transporte, formulación de Planes de Movilidad, cuyo valor del contrato ejecutado haya sido 0.4 veces el Presupuesto Estimado en SMMLV. Entre todas las certificaciones aportadas deberá demostrar experiencia específica de al menos 7 años como director y/o gerente.	50%
1	Coordinador de proyecto.	Ingeniero, Arquitecto, Abogado, Economista o Administrador o profesiones afines, con estudios de posgrado en Gerencia de proyectos o relacionado al objeto del proyecto	8 años	Máximo 3	Experiencia como coordinador, asesor y/o profesional y/o contratista en entidades públicas, privadas y/o de economía mixta en temas de sistemas transporte terrestre urbano y/o intermunicipal y/o participación en consultoría de proyectos relacionados con planes maestros y/o sistemas de transporte público.	En los Contratos aportados deberá demostrar experiencia específica de al menos 5 años como coordinador de proyectos en temas de sistemas transporte terrestre urbano y/o intermunicipal y/o participación en proyectos relacionados con planes maestros y/o sistemas de transporte público.	100%
1	Coordinador local en Villavicencio	Ingeniero, Arquitecto, Abogado, Economista o Administrador o profesiones afines.	5 años	Máximo 3	Experiencia específica en proyectos de tránsito, transporte, infraestructura vial, movilidad.	N/A	100%

Cant.	Cargo a desempeñar	Formación Académica	Experiencia General	Experiencia Específica			Disponibilidad mínima en la duración total del Contrato
				Número de Contratos requeridos	Como / En:	Requerimiento particular	
PERSONAL MINIMO PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO							
1	Experto en movilidad y transporte.	Ingeniero Civil o Ingeniero de Vías y Transporte, o Arquitecto con postgrado en transporte o relacionado al objeto del proyecto	8 años	Máximo 3	Experiencia como coordinador, asesor y/o profesional y/o contratista en entidades públicas, privadas y/o de economía mixta en temas de sistemas transporte terrestre urbano y/o intermunicipal y/o participación en proyectos relacionados con planes de movilidad y/o sistemas de transporte público.	En los Contratos aportados deberá demostrar experiencia específica de al menos 5 años como experto en movilidad y transporte.	70%
1	Experto en Desarrollo y/o Planificación Urbana	Ingeniero civil, arquitecto o profesiones afines, con postgrado en planeación urbano regional, diseño urbano, urbanismo o relacionado al objeto del proyecto	8 años	Máximo 3	Experiencia como coordinador, asesor y/o profesional y/o contratista en entidades públicas, privadas y/o de economía mixta en temas de desarrollo urbano y/o urbanismo y/o participación en proyectos relacionados con planificación urbana, ordenamiento territorial y/o gestión urbanística de proyectos.	En los Contratos aportados deberá demostrar experiencia específica de al menos 5 años como experto en planificación y/o desarrollo urbano.	50%
1	Experto jurídico	Abogado con experiencia en derecho de transporte o estructuración legal de proyectos de transporte o relacionado al objeto del proyecto.	10 años	Máximo 3	Experiencia como asesor y/o profesional y/o contratista en entidades públicas, privadas y/o de economía mixta en temas relacionados con movilidad y transporte terrestre y/o participación en proyectos en temas de implementación y/o gestión jurídica o legal de proyectos de movilidad y/o transporte público.	En los Contratos aportados deberá demostrar experiencia específica de al menos 5 años como experto jurídico o legal en proyectos de movilidad o transporte.	40%

Cant.	Cargo a desempeñar	Formación Académica	Experiencia General	Experiencia Específica			Disponibilidad mínima en la duración total del Contrato
				Número de Contratos requeridos	Como / En:	Requerimiento particular	
PERSONAL MINIMO PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO							
1	Experto financiero	Economista, Ingeniero, Administrador con estudios de posgrado en Finanzas, economía y/o Gestión de proyectos o relacionado al objeto del proyecto.	10 años	Máximo 3	Experto como asesor y/o profesional y/o contratista en entidades públicas, privadas y/o de economía mixta en temas de sistemas transporte terrestre urbano y/o intermunicipal y/o participación en proyectos de planeación, implementación y/o operación de sistemas de transporte público.	En los Contratos aportados deberá demostrar experiencia específica de al menos 5 años experto financiero en proyectos de movilidad o transporte.	40%
1	Experto ambiental	Profesional en ingeniería ambiental y/o ecología y/o ciencias de la tierra o ambientales y/ o carreras afines	7 años	Máximo 3	Experiencia como asesor o experto ambiental en proyectos lineales.	En los Contratos aportados deberá demostrar experiencia específica de al menos 3 años en mitigación y/o adaptación al cambio climático.	50%
1	Experto en Gestión Social y Equidad de Género	Profesional en áreas núcleo del conocimiento en ciencias sociales o ciencias humanas, o económicas, o políticas, o administrativas o comunicativas.	5 años	Máximo 3	Experiencia como profesional social en la estructuración o ejecución de proyectos civiles, o de infraestructura, o de desarrollo con acompañamiento comunitario.	En los Contratos aportados deberá demostrar experiencia específica de al menos 3 años como profesional social en los que haya implementado metodologías de participación comunitaria con enfoque diferencial y/o de equidad de género.	100%

Cant.	Cargo a desempeñar	Formación Académica	Experiencia General	Experiencia Específica			Disponibilidad mínima en la duración total del Contrato
				Número de Contratos requeridos	Como / En:	Requerimiento particular	
PERSONAL MINIMO PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO							
1	Experto en BIM	Profesional en Economía, administración de empresas, administración financiera, finanzas, relaciones internacionales, ingeniería, arquitectura o carreras afines con certificado en metodología BIM.	5 años	Máximo 2	Experiencia como asesor y/o profesional y/o contratista en entidades públicas, privadas y/o de economía mixta en temas relacionados con la estructuración de proyectos a través de la metodología BIM.	En los Contratos aportados deberá demostrar experiencia específica de al menos 1 año como experto BIM.	40%
1	Modelador de Transporte	Ingeniero civil o vías y transporte o afines	5 años	N/A	N/A	N/A	La necesaria para la ejecución del Contrato
1	Experto SIG	Ingeniero, arquitecto o profesiones afines	5 años	N/A	N/A	N/A	La necesaria para la ejecución del Contrato
1	Estadístico	Profesional en estadística o áreas afines	5 años	N/A	N/A	N/A	La necesaria para la ejecución del Contrato
1	Ingeniero Auxiliar	Profesional en Ingeniería Civil y afines (Primer Empleo)	N/A	N/A	N/A	Profesional entre 18 y 28 años	La necesaria para la ejecución del Contrato

El CONSULTOR deberá presentar al INTERVENTOR previo a la suscripción del acta de inicio, el personal mínimo requerido para la ejecución de todo el contrato, el cual deberá tener disponibilidad mínima para la ejecución del contrato, junto con los soportes correspondientes que acrediten las calidades de formación y experiencia general y específica exigidas en los documentos de la convocatoria para este personal. Lo anterior, deberá ser aprobado por el INTERVENTOR e informado a la entidad CONTRATANTE.

Adicionalmente, el CONSULTOR seleccionado deberá verificar y garantizar que el personal propuesto no supere para cada uno el 100% de la dedicación acumulada teniendo en cuenta su participación en la ejecución de otros contratos con FINDETER o con otras entidades, ya que de ser advertida esta situación Findeter a través del interventor podrá solicitar el cambio del personal que supere esta dedicación.

Todo el personal anteriormente descrito para el proyecto será de carácter obligatorio durante la ejecución de cada una de las etapas del contrato, no obstante, en caso de necesitar un personal adicional al mínimo requerido para la entrega de productos a desarrollar durante la ejecución del contrato, el CONSULTOR deberá garantizar la presencia de estos, sin que llegará a generar costos adicionales para la contratante.

El personal calificado del proyecto vinculado por el CONSULTOR deberá corresponder como mínimo a un **cincuenta por ciento (50%) de mujeres**, dicha condición será verificada por el INTERVENTOR y en los casos en los que el CONSULTOR demuestre la imposibilidad de cumplimiento de esta condición por circunstancias que afecten la ejecución del contrato, el INTERVENTOR deberá evaluar dicha situación y autorizar junto con el SUPERVISOR el ajuste en el porcentaje.

Nota 1: Si la disponibilidad de un profesional o técnico no supera el 100%, podrá ser presentado para varios de los perfiles solicitados siempre y cuando cumplan con la experiencia específica requerida.

Nota 2: Para el cumplimiento de la disponibilidad mínima solicitada de un profesional o técnico se podrán usar varios profesionales o técnicos cuyas disponibilidades deberán garantizar las mínimas requeridas.

Nota 3: El personal dependerá administrativamente del CONSULTOR y no tendrá vínculo laboral con FINDETER; no obstante, ésta se reserva el derecho de solicitar el retiro o reemplazo del que considere no apto o que con sus actuaciones atente contra la buena relación con FINDETER, la comunidad, o cause algún impacto negativo a la Entidad o al medio ambiente.

Nota 4: En desarrollo del componente social, EL CONSULTOR seleccionado deberá garantizar que el Profesional Social tenga domicilio en la zona de influencia de los proyectos; adicionalmente, este profesional deberá implementar y acompañar todas las actividades sociales a desarrollar descritas en el plan de gestión social, y las demás que se requieran para garantizar el cumplimiento de los parámetros estipulados los lineamientos anexos. En los casos en los que el contratista demuestre la imposibilidad de cumplimiento de esta condición, la interventoría deberá evaluar dicha situación y autorizar la contratación de un profesional sin domicilio en la zona.

Nota 5: La consultoría seleccionada deberá garantizar que el coordinador local tenga domicilio en el municipio o disponer de su estadía durante todo el tiempo que dure el proyecto con el fin de contar con una interlocución directa con la Administración Municipal.

Nota 6: Si en desarrollo de las etapas del proyecto se realiza una modificación en el alcance del contrato, la CONTRATANTE a través de la INTERVENTORIA tendrá la potestad de solicitar un ajuste de las dedicaciones y las demás condiciones que se requieran para ejecutarlo, a partir de las mínimas establecidas en el numeral personal mínimo requerido.

Nota 7: El personal mínimo requerido, sus hojas de vida y las certificaciones que la acompañen, NO deben presentarse con la propuesta. **Estos documentos solo deben presentarse por el proponente que resulte seleccionado previo a la suscripción acta de inicio o emisión de la orden de inicio del contrato.**

14.1. CONTRATACIÓN PRIMER EMPLEO DE PERSONAL DE OBRA CALIFICADA.

Para el caso el CONTRATISTA debe vincular el “Ingeniero Auxiliar” - profesional del primer empleo teniendo en cuenta las siguientes condiciones:

- Profesional que se encuentre entre los 18 y los 28 años de edad.
- El profesional ofertado para el primer empleo no debe registrar afiliación ni cotización como trabajador dependiente o independiente al Sistema Integral de Seguridad Social de manera posterior a la fecha de graduación como profesional.

Todo el personal anteriormente descrito para el contrato será de carácter obligatorio en el proyecto, por lo cual, los proponentes lo deberán tener en cuenta y considerar en su totalidad.

14.2. VERIFICACIÓN DE PERSONAL

LA INTERVENTORÍA verificará previo a la suscripción del acta de inicio del contrato de la presente convocatoria, que el personal propuesto cumple con el perfil y experiencia mínima requerida, en cuyo caso la entidad podrá solicitar el cambio del personal propuesto que no se ajuste a lo requerido.

15. ANÁLISIS DE LOS RIESGOS DE LA CONTRATACIÓN.

De acuerdo con el proceso de la referencia, en la matriz de riesgos contractuales que hace parte integral de los términos de referencia y por lo tanto del contrato que se suscriba, se establece la tipificación, estimación y asignación de los riesgos previsibles que puedan afectar el proceso a adelantar; La matriz es resultado de un ejercicio de identificación, valoración y distribución de dichos riesgos.

Para el presente proceso contractual, entiéndase por riesgo en materia contractual, la probabilidad de ocurrencia de eventos aleatorios que afecten el desarrollo de este, generando una variación sobre el resultado esperado, tanto en relación con los costos como con las actividades a desarrollar en la ejecución contractual.

Así las cosas, con respecto a la matriz, se deberá tener en cuenta, lo siguiente:

1. *La matriz de riesgos contractuales hace parte integral de los términos de referencia y por lo tanto del contrato que se suscriba.*
2. *Los proponentes declaran que para la preparación y presentación de su oferta conocieron, aceptaron, valoraron e incluyeron los riesgos contractuales contenidos en la matriz.*
3. *La estructura de matriz de riesgo previsibles se ha elaborado como resultado de un proceso de gestión del conocimiento y lecciones aprendidas, retroalimentado por el equipo técnico y jurídico de FINDETER, en el marco de la estrategia de asistencia técnica - gestión del conocimiento de Findeter.*
4. *En el elemento de la asignación de riesgos, al indicar a una de las partes contractuales se entiende que ésta asume el 100% del riesgo.*
5. *De acuerdo con lo anterior, no procederán reclamaciones del CONSULTOR, basadas en la ocurrencia de alguno de los riesgos que se encuentren en cabeza de él, y, en consecuencia, LA CONTRATANTE no hará ningún reconocimiento, ni ofrecerá garantía alguna, que permita eliminar o mitigar los efectos causados por la ocurrencia de alguno de estos riesgos, salvo que dicho reconocimiento o garantía se encuentren expresamente pactados en el Contrato.*

6. Si los interesados estiman que existen riesgos contractuales no previstos en la matriz de riesgos contractuales propuesta por LA CONTRATANTE, deberán anunciarlo en la etapa de presentación de observaciones, para que sean evaluados, y de ser pertinentes, sean incorporados en la matriz referida. No será posible entonces alegar desequilibrio económico del contrato por factores que pudieron ser previstos en la etapa precontractual con base en el conocimiento de la convocatoria, los documentos y estudios del proyecto, así como de su contexto, y que no hayan sido anunciados por el CONSULTOR en dicha etapa.
7. Los mitigantes sugeridos al CONSULTOR corresponden a tratamientos indicativos o sugeridos, sin perjuicio de que el CONSULTOR pueda definir unos de mejor cobertura frente a la gestión de la probabilidad o impacto de los riesgos identificados.
8. Consecuente con lo anterior, partiendo de la debida diligencia y con fundamento en el principio de la buena fe precontractual de que trata el artículo 863 del Código de Comercio, que debe tener el proponente al realizar su oferta, se entiende que todos los riesgos previsibles del contrato fueron tenidos en cuenta al momento de elaborar su propuesta.

Ver Anexo: Matriz de Riesgos.

16. GARANTÍAS

Con el objeto de respaldar el cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones que surjan a cargo del CONSULTOR frente a la entidad, por razón de la celebración y ejecución del contrato, el CONSULTOR deberá constituir las garantías a favor de – **ENTIDADES PÚBLICAS CON RÉGIMEN PRIVADO DE CONTRATACIÓN**, expedidas por una compañía de seguros legalmente constituida en Colombia, cuya póliza matriz se encuentre aprobada por la Superintendencia Financiera con los siguientes amparos, cobertura y vigencia:

Tabla. Garantías.

AMPARO	MONTO DEL AMPARO	VIGENCIA
Cumplimiento	30% del valor total del contrato	Vigente por el plazo de ejecución del contrato y seis (6) meses más
Pago de Salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales	10% del valor total del contrato	Vigente por el plazo de ejecución del contrato y tres (3) años más.
Calidad del Servicio	30% del valor total del contrato	Vigente por el plazo de ejecución del contrato y un (01) año más.

16.1. GARANTÍA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL

Tabla. Garantías.

AMPARO	MONTO DEL AMPARO	VIGENCIA
Responsabilidad Civil Extracontractual	20% del valor total del contrato	Vigente por el plazo de ejecución del contrato

La aprobación de las garantías por parte de FINDETER es requisito previo para el inicio de la ejecución del contrato, razón por la cual, ningún contrato en el que se haya previsto la existencia de garantías podrá iniciar su ejecución sin la respectiva aprobación de estas.

17. MODALIDAD DE SELECCIÓN.

El proceso de selección está sometido a la legislación y jurisdicción colombiana y se rige por la normativa de la contratación contenida en el Código Civil, el Código de Comercio y demás normas aplicables a la materia. Por lo tanto, los términos de referencia, y en general los documentos que se proferían en el proceso, se sujetarán a estas normas.

De conformidad con la Política de Contratación de Servicios para Terceros Código: CON-DA-002 V.1. la modalidad de selección será a través de Convocatoria Pública, siendo la regla general para la contratación de terceros de FINDETER y, la modalidad mediante la cual a través de la página web de FINDETER se anuncia a los interesados para que, en igualdad de condiciones, presenten una oferta de acuerdo con los requerimientos exigidos.

18. CRITERIOS DE SELECCIÓN

18.1. REQUISITOS HABILITANTES

Los documentos que acrediten la capacidad jurídica, de experiencia del proponente y capacidad financiera, serán verificados en calidad de requisitos habilitantes para la participación en el proceso de selección que se adelante y no se les otorgará puntaje.

Tras la verificación de los requisitos habilitantes, y sólo para aquellas propuestas habilitadas, se procederá a la evaluación de los criterios de ponderación. En este orden de ideas, para el cumplimiento y acreditación de los requisitos de carácter habilitante, cada una de las propuestas presentadas debe estar compuesta como mínimo de las siguientes secciones:

- 1. Los documentos jurídicos.*
- 2. Los documentos financieros.*
- 3. Los documentos técnicos de experiencia específica del proponente.*

La siguiente tabla resume los criterios a verificar por FINDETER, como criterios habilitadores:

Tabla. Criterios habilitantes.

CRITERIO	VERIFICACIÓN
Requisitos habilitantes de orden jurídico.	CUMPLE / NO CUMPLE
Requisitos habilitantes de orden financiero.	CUMPLE / NO CUMPLE
Requisitos habilitantes de orden técnico.	CUMPLE / NO CUMPLE

Para habilitar la propuesta se verificará que los proponentes cumplan con los siguientes criterios de experiencia mínimos exigidos:

18.2. REQUISITOS HABILITANTES DE ORDEN TÉCNICO - EXPERIENCIA ESPECÍFICA DEL PROPONENTE

Para habilitar la propuesta se verificará si los proponentes cumplen con los siguientes criterios de experiencia mínimos exigidos:

Para la presente convocatoria los proponentes deberán aportar **MÁXIMO TRES (03) CERTIFICACIONES** de contratos terminados y recibidos a satisfacción antes de la fecha de cierre del proceso, cuyo objeto, alcance, actividades u obligaciones cumplan con cualquiera de las siguientes alternativas:

- i. **EXPERIENCIA EN LA ELABORACIÓN DE PLAN DE MOVILIDAD EN CIUDADES DE AL MENOS 100.000 HABITANTES⁴.**
- ii. **EXPERIENCIA EN ESTRUCTURACIÓN O DISEÑO O ELABORACIÓN O FORMULACIÓN O EVALUACIÓN O IMPLEMENTACIÓN DE ESTUDIOS SOBRE PLANEACIÓN O PUESTA EN MARCHA DE PROYECTOS DE SISTEMAS DE TRANSPORTE URBANOS O INTERURBANOS.**

Los contratos con los que se pretenda acreditar la experiencia deberán estar recibidos a satisfacción (a manera de ejemplo: *cumplido al 100% el objeto del contrato o ejecutado en su totalidad o sin pendientes de ejecución*) previamente a la fecha de cierre del proceso, que cumplan la siguiente condición:

1. **La sumatoria del valor de los contratos aportados, deberán sumar en su conjunto, un valor igual o superior a UNA (1) VEZ el valor del Presupuesto Estimado – PE expresado en SMMLV.**
2. **Una de las certificaciones aportadas deberá acreditar, un valor igual o superior a CERO PUNTO CUATRO (0.4) VECES el valor del Presupuesto Estimado – PE expresado en SMMLV.**

Nota 1: Se validará la población del municipio, distrito o área metropolitana en Colombia a partir de la información del DANE vigente a la fecha de publicación, tomando como referencia la fecha de firma del contrato de la certificación correspondiente. Para el caso de ciudades fuera de Colombia, el proponente deberá entregar un soporte válido de información oficial sobre el número de habitantes al momento de la firma del contrato entregado.

Nota 2: El proponente debe tener en cuenta que en caso de presentar certificaciones que evidencien la ejecución de actividades adicionales a las solicitadas en los ordinales i) y ii), la Entidad evaluará los valores correspondientes a las actividades solicitadas para el presente proceso, por lo que las certificaciones deben venir debidamente desglosadas en sus valores o contar con documentos complementarios que soporten los valores ejecutados para las actividades aquí solicitadas.

Nota 3: El valor de otros proyectos, alcances, actividades o experiencias diferentes a la solicitada aquí, NO serán tenidos en cuenta para efectos de acreditar la condición particular de valor.

Nota 4: La experiencia específica del proponente deberá ser acreditada mediante los documentos establecidos como válidos en el numeral de los TDR - REGLAS DE ACREDITACIÓN DE LA EXPERIENCIA ESPECÍFICA.

Nota 5: La Subsanción o aclaración de la experiencia específica del proponente solo podrá efectuarse sobre la experiencia aportada.

⁴ De acuerdo con lo dispuesto por la Ley 1083 de 2006, y la Resolución 20203040015885 de 2020 del Ministerio de Transporte, donde los municipios de más de 100.000 habitantes en Colombia deben formular y adoptar Planes de Movilidad.

Nota 6: No son válidos para acreditar experiencia licencias: de construcción, de intervención, de reparación, de ampliación ni de urbanismo.

18.3. REQUISITOS HABILITANTES DE ORDEN FINANCIERO

Para que la propuesta sea considerada hábil financieramente, el proponente nacional, extranjero con sucursal en Colombia y proponentes extranjeros sin sucursal en Colombia, deberán presentar uno o varios cupos de crédito preaprobado o aprobado, todos y cada uno de ellos deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- 1. Se debe presentar certificación de cupo de crédito y expedida por una entidad financiera vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia.*
- 2. Razón social de la entidad financiera que expide la certificación.*
- 3. Nombre completo, cargo y firma del funcionario de la entidad financiera autorizado para expedir la certificación.*
- 4. La certificación de cupo de crédito debe ir dirigida a la convocatoria.*
- 5. La fecha de expedición de la certificación de cupo de crédito debe ser inferior a treinta (30) días de antelación a la fecha de cierre de la presente convocatoria. En el evento en el que se modifique la fecha de cierre, se mantendrá para estos efectos, la prevista en el cronograma de la convocatoria y no el de las adendas que la modifiquen.*
- 6. El valor del cupo crédito o la sumatoria de los cupos aportados debe ser igual o superior a SEISCIENTOS TREINTA Y UN MILLONES DOSCIENTOS ONCE MIL CUATROCIENTOS DOCE PESOS M/CTE (\$631.211.412). En caso de no cumplir dicha condición, SERA CAUSAL DE RECHAZO.*
- 7. Ninguno del (los) integrante(s) que aporte la carta cupo de crédito podrán tener un porcentaje de participación en el consorcio o unión temporal menor al treinta por ciento (30 %).*
- 8. Si la entidad financiera le establece una vigencia a la carta cupo de crédito, el proponente deberá garantizar que la misma se mantenga vigente hasta la fecha de adjudicación de la convocatoria, sea esta fecha la inicialmente prevista en el cronograma o la fecha modificada mediante adenda*

REQUISITOS HABILITANTES DE ORDEN FINANCIERO PARA PROPONENTES EXTRANJEROS:

Para que la propuesta sea considerada hábil financieramente, el proponente extranjero sin sucursal en Colombia deberá presentar uno o varios cupos de crédito preaprobado o aprobado, todos y cada uno de ellos deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- 1. Se debe presentar certificación de cupo de crédito expedida por una entidad financiera que tenga como mínimo calificación BBB expedida durante los últimos 12 meses contados a partir de la fecha de cierre de la convocatoria por alguna de las siguientes calificadoras de riesgo: Standard & Poors, Fitich Ratings o Moodys. No se aceptarán certificaciones de cupo de crédito emitidas por bancos cuya calificación sea inferior a BBB o cuya calificación sea otorgada por calificadoras de riesgo diferentes a las mencionadas en este inciso.*
- 2. Razón social de la entidad financiera que expide la certificación.*
- 3. Nombre completo, cargo y correo electrónico institucional del funcionario de la entidad financiera que expide la certificación.*

4. La certificación de cupo de crédito debe ser expedida en idioma inglés o español, adicionalmente los valores contenidos en la misma deben encontrarse expresados en dólares americanos (USD).
5. La certificación de cupo de crédito debe ir dirigida a la convocatoria.
6. La fecha de expedición de la certificación de cupo de crédito debe ser inferior a treinta (30) días de antelación a la fecha de cierre de la presente convocatoria. En el evento en el que se modifique la fecha de cierre, se mantendrá para estos efectos, la prevista en el cronograma de la convocatoria y no el de las adendas que la modifiquen.
7. El valor del cupo crédito o la sumatoria de los cupos aportados debe ser igual o superior a **CIENTO NOVENTA Y CUATRO MIL SEISCIENTOS SETENTA Y SEIS DÓLARES AMERICANOS (USD 194.676)**. En caso de no cumplir dicha condición **SERÁ CAUSAL DE RECHAZO**.
8. Ninguno del (los) integrante(s) que aporte la carta cupo de crédito podrán tener un porcentaje de participación en el consorcio o unión temporal menor al treinta por ciento (30 %).
9. Si la entidad financiera le establece una vigencia a la carta cupo de crédito, el proponente deberá garantizar que la misma se mantenga vigente hasta la fecha de adjudicación de la convocatoria, sea esta fecha la inicialmente prevista en el cronograma o la fecha modificada mediante adenda.

APLICABLES A TODAS LAS CERTIFICACIONES DE CUPO:

No se aceptará la presentación de cupos de sobregiro, ni de tarjeta de crédito, ni CDT, ni cuentas de ahorro, ni bonos, ni títulos valores, ni documentos representativos de valores, ni garantías bancarias y/o cartas de crédito standby, ni cupos de factoring, ni ningún tipo de mecanismo que no corresponda a un cupo de crédito.

El Comité Evaluador se reserva el derecho de consultar los aspectos que estimen convenientes de la carta cupo de crédito. La carta cupo de crédito podrá confirmarse en cualquier etapa de la convocatoria, antes de la adjudicación de la misma. En caso de que la entidad financiera confirme una disminución del valor de la carta cupo crédito exigido en los términos de referencia, la propuesta será **RECHAZADA**.

18.4. REQUISITOS HABILITANTES DE ORDEN JURÍDICO.

Los requerimientos jurídicos de la convocatoria serán definidos por la Dirección de Contratación de FINDETER en los términos de referencia de la convocatoria.

19. CRITERIOS DE EVALUACIÓN Y CALIFICACIÓN:

La asignación del puntaje a las propuestas será realizada por los evaluadores de la CONTRATANTE. Se seleccionará la propuesta mejor calificada, que resulte ser la más favorable para la entidad y para los fines que se buscan con la contratación. Para esto, el puntaje máximo de la evaluación será de **cien (100) puntos**.

La asignación de puntaje comprende los siguientes cuatro (4) criterios de calificación:

Tabla- Factores de calificación

FACTOR DE CALIFICACIÓN	PUNTAJE
Experiencia Específica Adicional	Hasta 40 puntos

FACTOR DE CALIFICACIÓN	PUNTAJE
Evaluación Diseño de Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible – DOTS	Hasta 15 puntos
Experiencia en Gestión Social y Equidad de Género	Hasta 15 puntos
Evaluación Económica	Hasta 30 puntos
TOTAL	100 puntos

19.1. EVALUACIÓN EXPERIENCIA ESPECÍFICA ADICIONAL DEL PROPONENTE (MÁXIMO 40 PUNTOS):

Adicional a los contratos presentados por el proponente para el cumplimiento de los requisitos habilitantes, la experiencia específica adicional se evaluará con base en los siguientes requisitos:

Tabla- Puntaje para experiencia específica adicional

No	PUNTAJE	REQUISITO
1	20 PUNTOS	El proponente debe acreditar experiencia con un contrato que cumpla los siguientes requisitos: <ol style="list-style-type: none"> 1. Elaboración y/o formulación de un Plan de Movilidad. 2. El contrato deberá ser por un valor igual o superior al 40% del presupuesto estimado – PE, expresado en SMMLV.
2	20 PUNTOS	El proponente debe acreditar experiencia con un contrato que cumpla los siguientes requisitos: <ol style="list-style-type: none"> 1. Estructuración técnica, legal y financiera de sistemas de transporte público de pasajeros urbano y/o interurbano. 2. El contrato deberá ser por un valor igual o superior al 40% del presupuesto estimado para esta contratación, expresado en SMMLV.
PUNTAJE MÁXIMO 40 PUNTOS		

Se aceptarán únicamente contratos terminados y recibidos a satisfacción.

Nota: Las certificaciones de los contratos solicitados anteriormente deben ser diferentes a los presentados para habilitar técnicamente la propuesta. Si el proponente no entrega certificaciones, no se le asignarán puntos en la evaluación.

Es responsabilidad de cada proponente identificar y señalar claramente la experiencia que se pretende acreditar con los contratos presentados. (Identificar cuáles son para Habilitación Técnica y cuáles son para Calificación Adicional).

El valor de otros proyectos, alcances, actividades o experiencias diferentes a la solicitada aquí, NO serán tenidos en cuenta para efectos de acreditar la condición particular de valor, por lo tanto, las certificaciones que se presenten deberán especificar el valor que corresponda a la experiencia adicional solicitada.

Para la experiencia específica adicional a acreditar por el proponente, se deberán considerar las Reglas de Acreditación de Experiencia contempladas en los términos de referencia en relación con la experiencia específica. Sin embargo, el proponente en esta instancia no podrá en ningún caso cambiar o reemplazar los contratos presentados para acreditar la experiencia específica adicional calificable. Así mismo, el grupo evaluador no tendrá en cuenta para la habilitación de la propuesta la información indicada por el oferente para puntuación, ni viceversa.

19.2. EVALUACIÓN DISEÑO DE DESARROLLO ORIENTADO AL TRANSPORTE SOSTENIBLE – DOTS (MÁXIMO 15 PUNTOS).

La oferta adicional que presente el proponente se calificará conforme a lo aquí descrito.

Tabla - Evaluación diseño de Desarrollo Orientado Al Transporte Sostenible – DOTS

PUNTAJE	COMPONENTE TÉCNICO ADICIONAL
<p>15 PUNTOS</p> <p>Metodología para la Prefactibilidad del Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible en el área de influencia de una (1) terminal o paradero de integración del proyecto.</p>	<p>Se otorgará un puntaje de hasta quince (15) puntos al proponente que desarrolle en forma adicional a lo requerido en el proceso y sin costo adicional para El contratante:</p> <p>A. Presente y explique detalladamente junto con la oferta, la metodología para llevar a cabo la Prefactibilidad de un (1) proyecto urbano que incorpore los principios del Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS) en el área de influencia de una (1) terminal o paradero de integración del proyecto, y que hace referencia al diseño conceptual urbanístico y funcional bajo los principios DOTS establecidos dentro del documento TOD Standard (ITDP, 2017). Dicha metodología deberá contemplar los aspectos y actividades que se deberán realizar durante la ejecución del proyecto por parte del proponente.</p> <p>Se espera que con este estudio se puedan identificar, analizar y evaluar los componentes estratégicos que potencialicen las posibilidades de servicio del sistema de transporte y el desarrollo urbano alrededor de una (1) terminal o paradero de integración.</p> <p>Para tal fin, se deberá realizar como mínimo lo siguiente:</p> <p>Fichas diagnóstico de los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fichas de análisis normativo. • Fichas de análisis socioeconómico. • Fichas de análisis urbanístico – espacial. • Fichas de análisis técnico – operativo. <p>Adicionalmente, en este estudio se debe delimitar el área de influencia alrededor de la terminal o paradero de integración del proyecto, incluir un vecindario de control, el</p>

PUNTAJE	COMPONENTE TÉCNICO ADICIONAL
	<p>análisis DOFA, variables básicas (urbano, movilidad y ambiental) para el diseño de los escenarios: business as usual y DOTS. (5 puntos).</p> <p>Posteriormente, se debe realizar una valoración financiera preliminar y posibles fuentes de financiación para concluir con la priorización de los proyectos propuestos. (5 puntos).</p> <p>B. Implementación de manera efectiva de la metodología para el Monitoreo y Evaluación de los proyectos NAMA TOD desarrollada por Findeter. Se deberán realizar los procesos y los reportes necesarios, así como también realizar el levantamiento de la información que se requiera para elaborar de manera adecuada el reporte. (5 puntos)</p> <p>La metodología no deberá superar 10 páginas, SO PENA DE NO TENERSE EN CUENTA NI OBTENER PUNTAJE ALGUNO.</p>

Nota: La oferta adicional Diseño DOTS debe estar contemplada dentro de la propuesta económica, y en ningún caso implica modificación del presupuesto estimado para la contratación, o sobrecostos económicos para el proyecto.

De igual manera, al plantearse en la propuesta del oferente, se considera como un entregable obligatorio el diseño DOTS para la terminal o paradero de integración del proyecto.

19.3. EXPERIENCIA EN INCLUSION SOCIAL Y EQUIDAD DE GÉNERO (MÁXIMO 15 PUNTOS)

Para obtener este puntaje, el proponente puede demostrar su compromiso sobre **inclusión social y equidad de género** cumpliendo los siguientes requisitos:

Los proponentes deberán acreditar experiencia específica con la presentación de **MÁXIMO TRES (03) contratos terminados y recibidos a satisfacción**, donde se acredite en cada uno la implementación o participación en programas de inclusión social y/o equidad de género representado en políticas institucionales y/o programas sociales (Dichos procesos se deben haber desarrollado en actividades de acompañamiento social a obras de infraestructura, o investigación sobre las condiciones socioeconómicas de la población, o intervención en desarrollo social). Cada contrato debe tener un plazo de ejecución mínimo de 6 meses.

Estos certificados deben contener entre otros aspectos la siguiente información:

- *Objeto del contrato, o proyecto, o programa.*
- *Obligaciones sociales generales y/o específicas enmarcadas en inclusión social y equidad de género.*
- *Fecha de inicio y terminación y/o liquidación (si aplica).*

Se podrán presentar hasta tres (3) certificados de contratos, puntuándolos de la siguiente manera:

Tabla - Experiencia en Inclusión Social y Equidad de Género

CERTIFICADOS Y/O CONTRATOS QUE CUMPLEN CONDICIONES	PUNTOS
Un (1) certificado	5
Dos (2) certificados	10
Máximo Tres (3) certificados	15

Nota: Las certificaciones de los contratos solicitados anteriormente pueden ser sobre los mismos presentados para habilitar técnicamente la propuesta. Si el proponente no entrega certificaciones, no se le asignarán puntos en la evaluación.

Es responsabilidad de cada proponente identificar y señalar claramente la experiencia que se pretende acreditar con los contratos presentados. (Identificar cuáles son para Habilitación Técnica y cuáles son para Calificación Adicional).

19.4. PROPUESTA ECONÓMICA (MÁXIMO 30 PUNTOS)

La propuesta económica presentada por el proponente podrá obtener **máximo treinta (30) puntos**.

FACTOR DE CALIFICACIÓN	PUNTAJE
Evaluación Económica	30 puntos
TOTAL	30 puntos

20. CLÁUSULAS ESPECIALES A TENER EN CUENTA

El CONSULTOR no podrá ejecutar ítems o actividades no previstos en el contrato, sin que previamente hayan sido aprobados por la Interventoría y por la entidad CONTRATANTE, y se haya suscrito el respectivo contrato adicional u otrosí según corresponda. Cualquier actividad que ejecute sin la celebración previa del documento contractual, será asumida por cuenta y riesgo del CONSULTOR, de manera que LA CONTRATANTE no reconocerá valores por tal concepto. Es responsabilidad del CONSULTOR informarse acerca de los procedimientos establecidos para tal fin.

En caso de ajustar el alcance y se generen nuevas actividades que no fueron contemplados en el presupuesto inicial, los nuevos valores serán objeto de acuerdo entre las partes. Para tal efecto la interventoría realizará un análisis del presupuesto presentado por EL CONSULTOR con el fin de verificar su correspondencia con las condiciones y precios del mercado, y una vez verificados por la interventoría, se tramitará su aprobación por parte de LA CONTRATANTE.

20.1. CLAUSULA – INDEMNIDAD

El Contratista se obliga:

- a. *Mantener indemne a FINDETER y a sus directivos, socios, miembros de la Junta Directiva, trabajadores, colaboradores, clientes, representantes o apoderados de cualquier reclamación,*

pleito, queja, demanda, sanción, condena o perjuicio fundamentados en actos u omisiones del consultor, en ejecución del contrato.

- b.** *Desplegar todas las acciones necesarias para evitar que sus empleados, familiares de los mismos, acreedores, contratistas, proveedores, subcontratistas o terceros presenten reclamaciones judiciales o extrajudiciales contra FINDETER, con ocasión de acciones u omisiones suyas derivadas de la ejecución del contrato. Todos los gastos que implique la defensa de los intereses de FINDETER deberán ser asumidos por el consultor.*

PARAGRAFO: Si durante la vigencia del contrato o con posterioridad se presentan reclamaciones judiciales o extrajudiciales contra FINDETER, esta última podrán requerir al contratista o vincularlo bajo cualquier figura procesal que resulte aplicable a su defensa o acordar con EL CONTRATISTA la estrategia de defensa que resulte más favorable a los intereses de FINDETER.

20.2. CLÁUSULA DE GESTIÓN DE RIESGOS

Se encuentra necesario incluir el requisito de gestión de riesgo en los siguientes términos:

20.2.1. GESTIÓN DE RIESGOS

El CONTRATISTA, previamente a la celebración del contrato, ha hecho sus propios cálculos y estimaciones, con base en los cuales ha dimensionado su oferta. Tales estimaciones y cálculos deben haber considerado el contexto en el cual se ejecutará el contrato, así como todos los fenómenos que puedan afectar la ejecución de este.

En la ejecución del contrato, el CONTRATISTA se obliga a realizar todas las actividades y buenas prácticas que dicta el estado del arte en el campo del objeto contractual, con el fin de realizar la gestión de los riesgos que puedan afectar la ejecución del contrato. Dicha gestión debe contemplar como mínimo las siguientes actividades:

- a.** *Identificación de los riesgos.*
- b.** *Análisis cuantitativo y cualitativo mediante el cual estime la probabilidad y la consecuencia de la ocurrencia de los riesgos identificados, así como la priorización de cada uno de ellos.*
- c.** *Elaboración del respectivo plan de respuesta a los riesgos identificados, en el que se determinen las acciones que se ejecutarán con el fin de mejorar las oportunidades y reducir las amenazas que se originen en los riesgos identificados.*
- d.** *Realización de actividades de monitoreo y control aplicables con base en la priorización de riesgos realizada, con lo cual determinará si hay cambios en la priorización de los riesgos, si han surgido nuevos riesgos frente a los inicialmente identificados, como también si las acciones definidas en el plan de respuesta al riesgo evidencian la efectividad prevista.*

Para la realización de la gestión de riesgos descrita, el Contratista deberá presentar a LA INTERVENTORIA para su aprobación y junto con el plan de trabajo y metodología, un documento que contenga la siguiente información como mínimo:

- a.** *Un plan de Gestión del Riesgo que debe incluir la metodología que utilizará, los roles y responsabilidades del equipo de trabajo con relación a la gestión del riesgo, la categorización que utilizará para priorizar los riesgos, la periodicidad con la que realizará las actividades de gestión de los riesgos durante la ejecución del contrato, las escalas de probabilidad y consecuencia y la matriz de riesgos con las que realizará los análisis cualitativos y cuantitativos de los riesgos, así como la política de gestión de riesgos a partir de la*

cual el Contratista determina la tolerancia al riesgo que da lugar a la activación de las acciones de gestión de los riesgos.

- b. Un Registro de Riesgos que debe incluir los riesgos identificados, las posibles respuestas, las causas de los riesgos, así como la calificación de los riesgos de acuerdo con la categorización definida en el Plan de Gestión del Riesgo.*
- c. Un Plan de Respuesta de Riesgos que debe incluir las acciones previstas para mitigar los riesgos incluidos en el Registro de Riesgos.*

20.3. LICENCIAS, PERMISOS Y AUTORIZACIONES APLICABLES.

Para la ejecución del contrato en el caso de requerirse permisos ambientales y/o autorizaciones necesarias o concesiones, será responsabilidad del CONSULTOR elaborar y preparar toda la información técnica de soporte para la obtención de permisos, concesiones y/o autorizaciones de índole ambiental que requieran la aprobación ante la Autoridad Ambiental y de otras autoridades en general.

Será responsabilidad del CONSULTOR adelantar la estimación, gestión y conformación de toda la documentación necesaria y exigida para la obtención de las licencias y/o permisos necesarios para el desarrollo del proyecto.

Los costos de las copias para la realización de este trámite serán a cargo del CONSULTOR. Así mismo, se da claridad que EL CONSULTOR dentro del presupuesto deberá identificar y estimar los costos de trámites, permisos y licencias a que hubiere lugar. Esto es, aquellos trámites inherentes y necesarios para la correcta ejecución de las actividades será responsabilidad del contratista su identificación y gestión.

21. LIQUIDACIÓN DEL CONTRATO:

El contrato que se suscriba producto del presente proceso de contratación se liquidará dentro de los seis (06) meses siguientes a su terminación.

En caso de que EL CONSULTOR no se presente a la liquidación previa notificación o convocatoria que le haga LA CONTRATANTE, o no se llegue a un acuerdo sobre su contenido, FINDETER dentro de los dos (2) meses siguientes al agotamiento del plazo para liquidarlo de común acuerdo, elaborará el Acta y dejará constancia de la ejecución física y presupuestal del contrato, de la funcionalidad del proyecto y de los demás aspectos relevantes. Lo anterior, sin perjuicio de las medidas que se estimen pertinentes frente a presuntos incumplimientos por parte de EL CONSULTOR.

Cordialmente,

Gerencia de Banca de Inversión.

Vicepresidencia Financiera.

Anexos: *Anexo Técnico.
Anexo BIM.
Anexo Componente Social.
Anexo Matriz de Riesgos.*