1. INTRODUCCION

Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración como Entidad Descentralizada por servicios, de orden municipal, y como ente gestor del SITM MIO, constituida mediante escritura pública No. 580 del 25 de Febrero de 1999 registrada en la Cámara de Comercio de Santiago de Cali, bajo el número 1507, tiene dentro de su objeto la ejecución de todas las actividades previas, la construcción y puesta en funcionamiento del SITM MIO, a través de todas las obras principales y accesorias necesarias para la operación eficaz y eficiente del servicio de transporte masivo de pasajeros, comprendiendo el sistema de redes de movilización aérea y de superficie, las estaciones, los parqueaderos y la construcción y adecuación de todas aquellas zonas definidas por la autoridad competente como parte del sistema de transporte masivo, de conformidad con las Leyes 86 y 310 de 1989 y 1996 respectivamente.

A su vez, mediante la Escritura Pública 5694 del 11 de noviembre de 2021 de la Notaria Cuarta del Círculo de Cali, modificatoria del objeto social de la Empresa Metro Cali S.A., hoy Acuerdo de Reestructuración, se desprende, entre otras, la ejecución de actividades para el desarrollo de nuevas líneas de negocio, incorporando nuevas actividades tecnológicas, entre las que se encuentra la de prestar, fuera de la puesta en operación del sistema de transporte masivo de pasajeros y de redes de movilización aerosuspendida de la ciudad de Santiago de Cali y su zona de influencia; la de prestar servicios de consultoría, asesoría y capacitación en materia de estudios y proyectos de infraestructura, planeación, operación y control de sistemas de transporte masivo de pasajeros y de movilidad aerosuspendida, tanto a entidades públicas como a empresas privadas, comprendiendo el suministro, alquiler o venta de herramientas tecnológicas relacionadas, adquirir u otorgar concesiones para su explotación y en general, celebrar o ejecutar toda clase de contratos, actos y operaciones, sobre bienes muebles o inmuebles, de carácter civil o comercial: que guarden relación o medio a fin con el objeto social y todas aquellas actividades o contratos que tengan como finalidad ejercer los derechos y cumplir con las obligaciones legales o convencionalmente derivadas de la existencia y de las actividades desarrolladas por la Sociedad. Así como, crear, desarrollar, comercializar, distribuir y suministrar software y hardware para la implementación de plataformas tecnológicas; derivando de todas las actividades misionales y que se desprenden de su objeto social, la ejecución de todos los actos y contratos para el cabal cumplimiento de este.

Para el cumplimiento de las actividades a su cargo, Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración requiere contratar bienes y servicios, teniendo en cuenta que la planta de cargos de la Entidad no cuenta con el personal idóneo necesario para desarrollar el objeto y las obligaciones que hacen parte de la necesidad de la entidad como la poca i) especialidad de los temas tratados, los ii) altos costos que tendría la contratación de profesionales expertos en diversas áreas del conocimiento de manera individual; iii) por la poca oferta de profesionales idóneos para el tratamiento de todos los temas que aglutinan la necesidad a contratar; razón por la cual se elabora el presente documento que contiene el análisis previo, de acuerdo a los lineamientos establecido en el Manual de Contratación adoptado por la Resolución N° 912.110.090.2023 del 24 de marzo de 2023, las directrices de Colombia Compra Eficiente partiendo del criterio que Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración, como entidad prestadora del servicio público de transporte y sus servicios conexos.

Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración, al ser una empresa industrial y comercial del Estado, desarrolla actividades de naturaleza industrial o comercial y de gestión económica conforme a las reglas del derecho privado y tiene a su cargo negociar en forma oportuna y eficiente los recursos, servicios o actividades de orden tecnológico que requieren para la operación de sus procesos misionales e institucionales. En virtud de lo anterior, las empresas industriales y comerciales del Estado como Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración, están sujetas, entre otras, al régimen jurídico privado o comercial y al régimen comprendido en el numeral 4 del artículo 94 de la Ley 489 de 1998 el cual determina que los actos, contratos, servidores y las relaciones que estas tengan con terceros se sujetarán a las disposiciones del derecho privado, en especial las propias de las empresas y sociedades previstas en el Código de Comercio y la legislación complementaria.

Ahora bien, la gestión económica para las empresas industriales y comerciales del Estado comprende dos vías:

- En primer lugar, implica obtener la mayor utilidad posible por la prestación de bienes y servicios a terceros, lo cual incluye la contraprestación por los servicios que se comprometa a realizar, así como aquellos gastos necesarios para la operatividad de la empresa. Por tanto, al estar en competencia con el sector privado debe fijar las condiciones que le permitan competir y obtener la mayor utilidad posible por la actividad que realiza y para obtener recursos adicionales para su funcionamiento.

- En segundo lugar, implica una mayor racionalización del gasto público al momento de adquirir bienes y servicios necesarios para su operación, así como para el cumplimiento de las responsabilidades asignadas en su objeto social, en la reglamentación expedida por la autoridad de transporte distrital, los planes de desarrollo nacional y distrital, el Plan Estratégico de Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración y los contratos o convenios interadministrativos que celebre. Así mismo, desde la Administración Distrital, se viene adelantando las acciones que conllevan al mejoramiento y transformación del Sistema Inteligente e Integrado de Transporte Público de Santiago de Cali –SIITP, tal como se deriva de la reglamentación prevista en los Decretos Distritales: i) 4112.010.20 del 18 de octubre de 2022 que establece directrices administrativas para el mejoramiento del Sistema de Movilidad Urbana de Santiago de Cali, adoptado mediante Decreto 411.0.20.0615, adicionado por el Decreto 4112.010.20.0332 de 2019.

2. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD QUE LA ENTIDAD ESTATAL PRETENDE SATISFACER CON EL PROCESO DE CONTRATACIÓN

2.1. OBJETIVOS Y ALCANCE

El Distrito de Santiago de Cali cuenta con el Plan de Desarrollo Municipal 2020-2023 "Cali Unida por la vida"; el cual está compuesto por cuatro dimensiones, 18 líneas estratégicas y 70 programas, las dimensiones están determinadas por las condiciones del contexto, las posibilidades de la administración y las necesidades estratégicas de la población, determinando en la importancia del transporte como responsabilidad de gobierno hacia la población como uno de los servicio básicos indispensables para una ciudad, la política pública de movilidad e infraestructura vial y peatonal con las políticas de desarrollo territorial y económico en concordancia con la coyuntura actual y el nuevo panorama de reactivación económica para construir colectivamente una Cali equitativa, agradable, segura y favorable para todos sus habitantes. Para hacer efectivo el propósito estratégico de "Gestionar y promover el sistema de transporte público de pasajeros con autobuses de bajas o cero emisiones será una de las acciones, las encaminadas a incentivar el uso de medios de transporte público de pasajeros , fortalecer el sistema de transporte masivo y promover el uso eficiente y racional de los vehículos motorizados; lo que lleva a prever en el Programa de "Transporte Público de Pasajeros" la posibilidad de brindar a todos los habitantes, un sistema de transporte masivo de pasajeros MIO con tecnologías de bajas o cero emisiones amigables al medio habiente como es uno de los objetivos de los sistemas de transporte masivo en el mundo, adicional un segundo objetivo es brindar un servicio de transporte eficiente y cómodo para nuestros usuarios en el Distrito de Santiago de Cali que mejore la movilidad del motor productivo de la ciudad el cual fomenta el desarrollo de ciudades sostenibles.

"Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración" enmarca su gestión en la Dimensión 1. "Cali, inteligente por la vida" Línea Estratégica: Territorio inteligente y el Programa: Cali inteligente, y en la Dimensión 3. "Cali, Nuestra casa común", Línea Estratégica: Movilidad Multimodal Sustentable y los Programas: Movilidad Peatonal, Movilidad Multimodal Sustentable y los Programas: Movilidad Peatonal, Movilidad en Bicicleta y Transporte Público de Pasajeros. Al igual que, ser el ente gestor de soluciones de movilidad para un transporte público sostenible e

incluyente, que busque mejorar la calidad de vida de los ciudadanos con responsabilidad social y ambiental.

Sumado a lo anterior "Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración", por ser una empresa descentralizada del orden municipal que tiene como principal objetivo la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo Integrado de Occidente - SITM MIO, proyecto de importancia estratégica y en tal virtud, para su gestión de manera planificada se adoptó el Plan Estratégico 2017-2022, el cual considera los lineamientos del Plan de Ordenamiento Territorial – POT 2014-2016, el Plan Integral de Movilidad Urbana – PIMU 2017-2028 y las directrices establecidas en los diferentes documentos CONPES que soportan la implementación del Sistema; así como la ejecución de proyectos y actividades que permiten consolidar la misión y visión; mediante acciones de soluciones en la calidad del servicio, partiendo del análisis del cliente (usuarios del SITM-MIO) y el Nivel de Satisfacción del Usuario e identificación de debilidades que afectan el servicio.

La adopción del subsistema integrado de transporte masivo de Cali de conformidad al POT 2000 ha sido modificado por el Plan de Ordenamiento Territorial POT del 2014 que fue aprobado mediante el Acuerdo Municipal 0373 de 2014, e indica:

> **"Artículo 206. Subsistema Integrado de Transporte Masivo.** El subsistema integrado de transporte masivo está compuesto por la red de corredores, estaciones, terminales, patios y talleres, las tecnologías de operación, recaudo e información, así como por los vehículos que garantizan el servicio de transporte masivo para Cali y su conexión con la región.
>
> **Parágrafo 1.** La localización y la clasificación de las redes e infraestructura del subsistema de transporte público se encuentran identificadas en el Mapa N° 32 "Sistema Integrado de Transporte Masivo", el cual hace parte integral del presente Acto. (...)
>
> **Parágrafo 3. El subsistema integrado de transporte público, SITM deberá establecer los mecanismos de integración entre los sistemas de transporte público rural (chivas, colectivos y buses), urbano-rural (camperos) y el sistema de transporte público urbano."**

En este sentido, se considera que el diseño del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO fue adoptado mediante el Acuerdo 373 de 2014 en los términos que los Artículos 206 y Parágrafo 1 y el mapa Nro. 32 que hace parte integral del presente acto que así lo acordó

En virtud del último POT, y con el mismo horizonte temporal, la administración formuló el **Plan Integral de Movilidad Urbana - PIMU Cali Visión 2030 (Alcaldía de Santiago de Cali, 2018)**, el cual fue adoptado mediante el decreto municipal N°0332 de 2019, definido como un instrumento de planificación integral de la movilidad, fomentando un modelo de movilidad multimodal e intermodal, creado con propósito de dotar a la ciudad de un mejor instrumento de soporte a la toma de decisiones en materia de movilidad.

Teniendo en cuenta el marco normativo anterior, Metro Cali ha ido adoptando el diseño y la expansión del SITM-MIO con el respaldo también de los diferentes documentos CONPES suscritos con la Nación (3504 de 2007, 3767 de 2013 y 4018 de 2020) y en el Acuerdo 0452 de 2018.

Entendiendo que; la ciudad de Santiago de Cali, ubicada en el departamento del Valle del Cauca, limita con los municipios de Palmira, Yumbo, Candelaria y Jamundí; donde se destaca la

gravitación de viajes hacia la ciudad de Cali y la importancia de esta en la región. Lo anterior se da debido a que la ciudad es uno de los principales centros económicos e industriales del país, además de ser el principal centro urbano, cultural, económico, industrial y agrario del suroccidente de la nación.

Sin embargo, y como sucede alrededor de todo el territorio nacional, el crecimiento no planificado de las ciudades ha generado que la oferta de transporte público no responda de manera adecuada a las necesidades de desplazamiento de sus ciudadanos. Lo anterior se traduce en dificultades para prestar un servicio fiable, accesible y asequible, generando externalidades negativas asociadas a la contaminación ambiental, congestión vehicular y siniestralidad vial.

Sumado a todo lo anterior, la ciudad presenta una gran dificultad en el modelo actual de operación del transporte público, pues los diferentes actores que intervienen en ella operan de manera independiente, no coordinada y no integrada. Esto ha generado que una proporción de la ciudadanía vuelque su apoyo hacia modos informales de transporte, lo que al final afecta la demanda del sistema, los ingresos que este percibe y al final la calidad del servicio que se presta. Habiendo entendido la necesidad de hacer un cambio al modelo de operación actual del sistema y reconociendo la gran importancia de una integración inteligente de los diferentes actores que intervienen en la prestación del servicio, es por ello que se debe implementar un Sistema Integrado e Inteligente de Transporte Público (SIITP) para la ciudad de Cali.

El Sistema Integrado e Inteligente de Transporte Público (SIITP) es una red de transporte público articulada, organizada y de fácil acceso con cobertura en toda la ciudad que permite movilizar a los ciudadanos optimizando los recursos, las vías y el servicio. Además, integra en una misma organización los agentes que gestionan los distintos componentes del sistema bajo la coordinación y vigilancia del ente gestor, facilitando el acceso de los usuarios a través de un único sistema de recaudo y servicio.

En el 2021 el Departamento Administrativo de Hacienda Distrital suscribió el contrato de consultoría No. 4131.010.26.1.0921 "CON EL FIN ESTABLECER LOS MECANISMOS PARA LA SOSTENIBILIDAD FINANCIERA, MAYOR EFICIENCIA Y UN MENOR IMPACTO AMBIENTAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO DE OCCIDENTE - STIMMIO QUE GARANTICE SU FUNCIONAMIENTO A PARTIR DE ANALIZAR LAS OPCIONES DE FINANCIAMIENTO A PARTIR DE APORTES POR PARTE DEL DISTRITO DE SANTIAGO DE CALI, SU IMPACTO EN EL MARCO FISCAL Y OTROS APORTES DEL GOBIERNO NACIONAL CON EL FIN DE IMPLEMENTAR LO ACORDADO EN EL CONPES 4018 DE 2020", con la firma especializada en transporte TRANSCONSULT SUCURSAL COLOMBIA.

En dicho estudio de estructuró una propuesta que incluyó en sus objetivos y alcances específicos, el definir el mecanismo de "INTEGRAR" el Transporte Público Colectivo (TPC) tradicional (busetas y buses urbanos) y el servicio de camperos al SITM-MIO. Esta integración entendida como la necesidad de cubrir el área total de cobertura del Servicio de Transporte Público para la ciudad de Cali, con todos los modos formales de transporte en operación, lo que indicaría un nuevo alcance conceptual que conlleva a dos caminos: un modelo de transporte intermodal y un modelo de servicio integrado.

El modelo propuesto por el consultor, denominado Sistema Inteligente e Integrado de Transporte Público (SIITP), pretende garantizar que haya cobertura del servicio de transporte formal en el 100% del territorio de la ciudad con niveles de servicio óptimos, mediante la combinación

armónica, ordenada, sin competencia desleal, integrada y en complementación de los subsistemas de transporte Masivo, Colectivo (TPC) y Gualas, quienes se gestionarán tecnológicamente a través de un sistema de recaudo, control de la operación y comunicaciones a los usuarios que será interoperable con los sistemas del MIO. Se espera que dicho modelo permita integraciones tarifarias que disminuirán los costos del transporte para la comunidad, particularmente de sectores de la población con recursos económicos limitados, quienes son cautivos de los servicios de transporte público y que por la desarticulación de estos modos incurren en mayores costos y tiempos de viaje para movilizarse de un punto a otro dentro de la ciudad.

De acuerdo con lo definido por el consultor, los cambios operacionales planteados y el esquema general de este nuevo modelo de sistema de transporte público permitirán también que el déficit financiero operacional disminuya sustancialmente, con lo cual se podrá garantizar la sostenibilidad financiera de todos los agentes en el tiempo.

Así las cosas, se evidencia que la reestructuración de la operación del sistema de transporte público de la ciudad de Cali hacia la implementación del denominado SIITP, a partir de la complementación, integración y articulación de diversas modalidades y servicios autorizados en pro del bienestar social y considerando con rigurosidad todos los criterios técnicos dentro del concepto de la sostenibilidad definida por la ley para la consolidación y expansión del sistema masivo MIO y el fortalecimiento del sistema de transporte público, demuestra coherencia con la política local y Nacional de promoción e integración de modos de transporte, apostando a la movilidad sustentable y sostenible para la ciudad, brindando soluciones de transporte público incluyente y buscando siempre mejorar la calidad de vida de los ciudadanos con responsabilidad social y ambiental, lo anterior, desarrollándose dentro del marco legal, técnico y financiero permitido.

Actualmente el Departamento Administrativo de Planeación Municipal (DAPM) está trabajando en la actualización del PIMU con el propósito de adoptar formalmente el esquema conceptual del nuevo modelo Sistema Inteligente Integrado de Transporte Publico (SIITP), de conformidad con lo estructurado por el estudio, cuyo borrador de decreto es de público acceso y se puede consultar en el siguiente enlace:
https://www.cali.gov.co/documentos/5943/plan-integral-de-movilidad-urbana-pimu/

Por otro lado, la aprobación del Acuerdo Distrital 0563 de 2023 se convirtió en la primera acción estratégica que permite garantizar la financiación parcial de diversos proyectos que se requieren para la implementación del nuevo modelo. Proyectos y estrategias que están siendo estructurados para su puesta en marcha para esta vigencia y que serán presentados oportunamente a la ciudadanía.

Con lo anterior y en desarrollo de su objeto misional, la Dirección Financiera y Administrativa de Metro Cali Acuerdo de Reestructuración, teniendo en cuenta que dentro del manual de funciones tiene el propósito de "Liderar la gestión de los procesos financieros, talento humano, gestión documental y gestión administrativa, brindado un efectivo apoyo a los procesos misionales de la Entidad que permitan garantizar la operación del SITM MIO y la prestación del servicio de acuerdo con los estándares de calidad definidos.", a su vez tiene dentro de sus funciones: "Dirigir las estrategias los planes y programas para el adecuado aseguramiento y amparo de los bienes de la entidad y de aquellos por los que esté obligada a responder, Liderar, coordinar, controlar y evaluar los planes, procesos y actividades requeridas en la entidad para la administración de la infraestructura física, adquisición de suministro de bienes y servicios a las áreas, prestación de servicios generales, gestión documental y archivo, con criterios de eficiencia, eficacia y diseñar,

evaluar y dirigir proyectos encaminados a optimizar la gestión administrativa, reducir costos y mejorar la calidad y eficiencia de los procesos, de acuerdo con las políticas empresariales".

Sustentado en lo anterior la Dirección Financiera y Administrativa conforme a la necesidad de implementar el (SIITP) la entidad requiere contratar la Prestación de Servicios económicos y financieros especializados, para velar por los intereses de la Entidad y que realice las actividades descritas en el presente estudio.

Se requiere contar con el acompañamiento por parte de profesionales especializados en economía y finanzas y afines para analizar y proyectar los diversos escenarios de la entidad y así validad la gestión de recursos que pueden estar disponibles durante la implementación del Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público de Santiago de Cali (SIITP) en Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración.

Conforme a lo anterior, se ha considerado necesario contratar una persona natural que sea profesional en economía , finanzas con postgrado en finanzas o afines o con una persona jurídica con amplia experiencia económica y financiera en el mercado con un equipo interdisciplinario profesionales en finanzas, economía, afines especialistas en finanzas o afines que presten sus servicios profesionales de asesoría económica y financiera especializada, para analizar y proyectar los diferentes escenarios que tiene Metro Cali S.A. – Acuerdo de Reestructuración, con el fin de validar la gestión de recursos que pueden estar disponibles según el Acuerdo 563 de 2023 para establecer, modificar y destinar unas rentas con el fin de contribuir a la sostenibilidad de todos los componentes del Sistema Integrado e inteligente de Transporte Público – SIITP

Teniendo en cuenta que el objeto a contratar se encuentra sujeto a la necesidad del servicio de esta entidad, entendiéndose que su duración es por el tiempo limitado e indispensable para ejecutar las obligaciones contractuales. El futuro contratista estará sujeto a la ejecución de sus actividades y a las instrucciones que sobre el particular le imparta el supervisor, conservando en todo caso plena autonomía para la ejecución eficiente del contrato. En este contexto se entiende que no existe subordinación, ni relación laboral o dependencia alguna frente a Metro Cali S.A Acuerdo de Reestructuración.

La anterior contratación, se encuentra incluida en el POAI, la cual cuenta con las apropiaciones contempladas en el Certificado de Disponibilidad Presupuestal No. 20230208 del 3 de abril de 2023, cuyo presupuesto oficial es de DOSCIENTOS SESENTA Y SIETE MILLONES SETECIENTOS CINCUENTA MIL PESOS (267.750.000) MCTE INCLUIDO IVA del que se puede disponer recursos para atender las erogaciones relacionadas.

2.2. RELACIÓN ESTRATÉGICA DEL OBJETO CONTRACTUAL CON LA PLANEACIÓN INSTITUCIONAL.

La contratación se realiza en desarrollo de los objetivos estratégicos y/o tácticos de la Entidad, que corresponde al óptimo funcionamiento del SITM MIO a través de la misión: "*Ser el ente gestor de soluciones de movilidad para un transporte público sostenible e incluyente, que busque mejorar la calidad de vida de los ciudadanos con responsabilidad social y ambiental.*"

2.2.1 ANTECEDENTES IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA

A continuación, se detallan los antecedentes más relevantes en la planeación e implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO:

I. **2002.** El Departamento de Planeación Nacional DNP, a través de Corfivalle y la firma Logitrans realiza la estructuración Técnica, Legal y Financiera del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM, hoy denominado Masivo Integrado de Transporte - MIO.

II. **2006.** La firma consultora Grupo de Gestión y Tecnología – GGT, realiza el estudio de Revisión de los Parámetros Operacionales del SITM-MIO, a través del cual se hacen ajustes al diseño inicial del sistema MIO.

III. **2006.** Metro Cali, contrata a través de licitación Pública, 4 de los 5 concesionarios de operación previstos inicialmente, para cumplir con los requerimientos de las Fases 1 y 2 definidos en el estudio del GGT de 2006. La licitación para contratar el quinto concesionario se declaró desierta

IV. **2007.** Metro Cali, contrata a través de licitación pública el concesionario de recaudo y tecnología, UTRYT.

V. **2007.** En diciembre de 2007, la Secretaría de Tránsito y Transporte, obtiene a través de la firma consultora Movilidad Sostenible, el estudio de Reestructuración de Rutas de Transporte Público Colectivo, que se debería llevar a cabo en función del desarrollo de la implementación del SITM-MIO.

VI. **2008.** En noviembre 15 de 2008 se inicia la operación promocional del SITM-MIO

VII. **2009.** En marzo de 2009 inicia la operación con cobro a bordo de los buses del sistema con el sistema de recaudo con tarjeta

VIII. **2010.** En junio de 2010 se declara la operación regular del SITM, e inicia el período de la concesión de los concesionarios de operación

IX. **2010.** La firma Steer Davies Gleave realiza el estudio de demanda en camperos en la zona de ladera y el oriente, con el fin de integrar este modo de transporte al SITM-MIO.

X. **2011.** En junio de 2011, Metro Cali S.A. a través del Comité de Planificación del Sistema MIO, conformado por varias de las entidades del Municipio, modifica el alcance de las Fases 1 y 2 del SITM para poder atender las necesidades de viajes de los usuarios de transporte público en la ciudad, que se estaban viendo afectados por la reestructuración del transporte público colectivo tradicional. La flota total ajustada para las Fases 1 y 2 es de 911, compuesta por 190 articulados, 535 padrones y 186 buses complementarios

XI. **2011.** En septiembre de 2011, Metro Cali S.A. invita, a través del Comité de Planificación del SITM-MIO, a los 4 concesionarios de operación para que asuman el compromiso de aportar la flota que se tenía destinada para contratar el quinto concesionario de operación, equivalente al 15% de la oferta. Solo aceptan GIT Masivo S.A. con el 8% y Blanco y Negro Masivo S.A. con el 7%. ETM Masivo S.A. y Unimetro S.A. rechazan la oferta

XII. **2014.** En diciembre de 2014, se concreta con los concesionarios de operación un otro si modificatorio a los contratos de concesión, para compensar las condiciones financieras de los mismos por no reajustes en las tarifas y se hacen otras modificaciones tenientes a garantizar la calidad y sostenibilidad del servicio

XIII. **2015**. La firma Steer Davies Gleave, realiza la Encuesta de Movilidad para la caracterización de la movilidad urbana de personas de cinco (5) o más años de edad residentes del área urbana de la ciudad de Cali y los cuatro (4) municipios vecinos de su área de influencia. Adicional a los resultados de la Encuesta de Hogares, dentro de los principales productos del estudio se revisa y actualiza el modelo de transporte para el paso de asignación lo que incluye la caracterización de la oferta vial y de los modos de transporte formal de la ciudad y la estimación de matrices de viaje calibradas para el año de análisis y una estimación a 2016, 2018, 2020 y 2026 para el análisis de varios escenarios asociados a la entrada en operación de la infraestructura del MIO. De este estudio se obtiene que la matriz origen-destino de transporte público de 2002 que estimaba una demanda de **902.000** viajes diarios se redujo en aproximadamente **200.000** viajes diarios por concepto del desplazamiento hacia otros modos de transporte, en especial, la moto y el transporte informal los cuales movilizan **77.000** (año 2015). Por otro lado, identifica que, para atender la zona urbana de la ciudad, se requiere de una flota del orden de 1350 buses, que es superior a los 911 que a la fecha se tienen definidos en los contratos

XIV. **2015**. Ateniendo el acuerdo establecido en el otrosí modificatorio a los contratos de concesión de diciembre de 2014, el Departamento de Planeación contrata a la Unión

Temporal Akiris de Colombia – Steer Davies Gleave para Diagnosticar la sostenibilidad financiera de las concesiones de operación de transporte del Sistema MIO y proponer ajustes a la estructuración tarifaria y fuentes de remuneración. Dicho estudio fue entregado a Metro Cali S.A. en el año 2016 y contó con dos componentes con el siguiente objetivo:

i. **Componente técnico**: Realizar un diagnóstico de la operación de transporte del sistema MIO y revisar y proponer ajustes al Diseño Operacional que elabore Metro Cali S.A. y que ponga a disposición de la consultoría.
ii. **Componente financiero**: Realizar un diagnóstico de la estructuración tarifaria y esquema de remuneración del Sistema MIO, y un análisis conceptual sobre la sostenibilidad financiera de los concesionarios de transporte en el plazo de concesión, proponiendo los ajustes que se consideren necesarios para lograr dicha sostenibilidad e identificando las condiciones de operación requeridas, en el marco de la capacidad de pago de la Tarifa por parte del usuario

XV. **2015**. El Gobierno Nacional a través del Plan Nacional de Desarrollo, Ley 1753 del 9 de junio de 2015, define que los sistemas de transporte masivo en Colombia **no son autosostenibles**, pero pueden ser sostenibles, por lo que formula política pública para que los entes territoriales puedan buscar nuevas fuentes de recursos para sostenibilidad de los sistemas de transporte masivo (artículos 31 y 33 de la mencionada ley).

XVI. **2016**. En diciembre de 2016, Metro Cali S.A., con el apoyo de asesores externos, presentó los resultados del proyecto SINERGIA, dentro de los cuales se encontraron los siguientes productos:

i. Toma de información primaria y actualización de la matriz de viajes del transporte público y aproximación a la matriz de transporte ilegal (basados en las matrices de la consultoría de la Encuesta de Movilidad 2015).
ii. Construcción y simulación de los escenarios operativos de mediano plazo.
iii. Estimación de costos de operación e inversión para la implementación de los escenarios modelados.
iv. Modelación financiera detallada.
v. Lineamientos generales de un Programa de excelencia operativa.

XVII. **2016**. En noviembre de 2016, el Concejo Municipal de Santiago de Cali aprueba la Creación del Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda – FESDE, de conformidad con la Ley 1753 de 2015, donde se introduce por primera vez el concepto de sostenibilidad de los sistemas de transporte masivo

XVIII. **2017**. En febrero de 2017 la Alcaldía de Santiago de Cali, a través de la Secretaría de Movilidad implementa la tasa por congestión como uno de los instrumentos de financiación de los SITM dado por la ley 1753 de 2015. Estos recursos serán inyectados al sistema a través del FESDE.

XIX. **2017**. En marzo de 2017, el Departamento Administrativo de Planeación Municipal publica el borrador de los documentos técnicos de soporte del Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU) como instrumento maestro de la planificación de la movilidad urbana. El PIMU tiene una visión al 2028 y costa de tres fases (1) Análisis y Diagnóstico (2) Indicadores y Objetivos Marco y (3) Plan de Acción, éste último cuyo objetivo es formular las bases de una Política Pública de Movilidad Sostenible para el Municipio de Santiago de Cali.

XX. **2017**. Metro Cali S.A. directamente con su personal técnico, plantea un escenario de operación con cobertura en toda la zona plana de la Ciudad, basada en: i) los resultados de la Encuesta de Movilidad 2015, ii) la propuesta formulada para la reestructuración del Transporte Público Colectivo 2016 y, iii) los resultados y análisis técnicos elaborados con el acompañamiento de Logit en el marco del proyecto SINERGIA. Lo anterior con el objetivo de realizar la estimación de la flota requerida para el sistema MIO bajo las condiciones de ese entonces

XXI. **2017.** Metro Cali, con el apoyo de las firmas Duran & Osorio y Sumatoria, adelantan gestiones para ajustar contratos con los existentes concesionarios de transporte, ajustes orientados a la sostenibilidad del sistema en el marco de lo establecido en la Ley 1753 de 2015 y de acuerdo con lo definido en la Circular Conjunta (2016) donde se determina la Plan de reestructuración técnica, legal y financiera de los Sistemas coherentes con la

sostenibilidad.

XXII. **2018**. Se renegocian los contratos de concesión y se expide el Acuerdo 0452 de 2018 mediante el cual se definen otras fuentes de origen territorial para la sostenibilidad del sistema y se garantizan los recursos de la sobretasa a la gasolina hasta el 2029 para la implementación del SITM-MIO.

XXIII. **2019.** Por medio del contrato de consultoría No. 915.104.10.02.2017 suscrito con la Unión Temporal Sigma GP – Selfinver – EM&A que tenía como objeto: "Realizar la estructuración técnica, legal y financiera de una flota adicional de vehículos de transporte terrestre público de pasajeros en el área urbana (sin incluir la zona de ladera), del Municipio de Santiago de Cali como componente integral del SITM MIO; incluyendo el modelo de gestión, el modelo contractual de la licitación pública y el acompañamiento el cierre financiero y la implementación"; se publicó un proceso licitatorio para la adquisición y operación de buses eléctricos tipo duales en el marco de la ampliación de flota del SITM MIO. La licitación se declaró desierta, por lo que la administración anterior y el equipo estructurador replantearon las condiciones de la licitación, para tenerla lista para publicar de acuerdo con las necesidades y directrices de la nueva administración.

XXIV. **2020.** Ante el hecho imprevisible de la propagación de dicho virus y la adopción e implementación de las medidas de prevención y mitigación, tanto a nivel nacional como local, para hacer frente a la emergencia sanitaria, se generó un impacto sin precedentes en el SITM-MIO, teniendo en cuenta que el transporte público fue visto, inicialmente, como un posible vector de propagación local del virus. Asimismo, las medidas inmediatas como el aislamiento preventivo obligatorio, la restricción del porcentaje de ocupación de la flota, y medidas remanentes como el trabajo remoto desde el hogar, la no presencialidad en las instituciones educativas, entre otras, sin lugar a duda, han generado significativos cambios en el comportamiento de los usuarios y en las rutinas de movilidad de la comunidad en general. Antes de la pandemia el sistema movilizaba alrededor de 450.000 pasajeros en promedio día hábil; luego de la adopción de las medidas de prevención, en el mes de marzo de 2020, se evidenció una disminución histórica de la demanda promedio en día hábil, donde a partir del miércoles 25 de marzo se registró tan solo el 15% de esa demanda base en día hábil, es decir, alrededor de unos 67.000 pasajeros en promedio, lo que consecuentemente representó una reducción de alrededor del 85% de los ingresos percibidos vía tarifa. Así las cosas, el planteamiento de adquisición de flota se pausó temporalmente hasta analizar con detalle el nuevo comportamiento de la demanda, derivada de la pandemia, la cual introdujo en todos los sistemas de transporte público nuevos comportamientos, y asimismo la pertinencia en el tiempo para la incorporación de buses adicionales al SITM-MIO.

XXV. **2021.** Los problemas de orden público derivados del Paro Nacional, a partir del 28 de abril de 2021 ocasionaron daños en más del 90% de la infraestructura del MIO y movilidad restringida por bloqueos, impidiendo el curso normal de la economía y de la operación del servicio. El impacto de este evento fue incluso más significativo que el percibido durante el año 2020 con la emergencia sanitaria, pues implicó la suspensión del servicio por 13 días y se generó una reducción en los niveles de demanda mucho más significativos.

XXVI. **2021**. El Departamento Administrativo de Hacienda Municipal suscribe el contrato de consultoría No.4131.010.26.1.0921, con la firma TRANSCONSULT SUCURSAL COLOMBIA, con el propósito de establecer los mecanismos para la sostenibilidad financiera, mayor eficiencia y un menor impacto ambiental del sistema de transporte masivo de occidente - SITM-MIO que garantice su funcionamiento considerando un análisis de las opciones de financiamiento a partir de aportes por parte del distrito de Santiago de Cali.

XXVII. **2022.** El modelo propuesto por el TRANSCONSULT, denominado Sistema Inteligente e Integrado de Transporte Público (SIITP), propone garantizar que haya cobertura del servicio de transporte formal en el 100% del territorio de la ciudad con niveles de servicio óptimos, mediante la combinación ordenada, integrada y en complementación de los subsistemas de transporte Masivo, Colectivo (TPC) y Gualas, quienes se gestionarán tecnológicamente a través de un sistema de recaudo, control de la operación y comunicaciones a los usuarios que será interoperable con los sistemas del MIO. Ello

pretende que integraciones tarifarias que disminuirán los costos del transporte para la comunidad. El proceso propuesto también implica la modernización del parque automotor que contará con vehículos de combustibles de cero y bajas emisiones de naturaleza pública y que propicie accesibilidad para personas en condición de discapacidad. Los cambios operacionales planteados y el esquema general de este nuevo modelo de sistema de transporte público permitirían que el déficit financiero del sistema disminuya sustancialmente, con lo cual se podrá garantizar la sostenibilidad financiera de todos los agentes en el tiempo.

XXVIII. **2022.** Metro Cali trabaja en coordinación con la Alcaldía de Santiago de Cali, la Secretaría de Movilidad y el Departamento Administrativo de Hacienda Distrital en el diseño y la estructuración de diferentes estrategias, proyectos y/o actividades que apuntan principalmente al fortalecimiento del servicio de transporte público, a la recuperación de las expectativas de demanda de pasajeros y a sostenibilidad del Sistema de Transporte Masivo – MIO, dentro del marco legal, técnico y financiero permitido, de acuerdo con lo definido en los resultados del estudio "*Sostenibilidad financiera, eficiencia e impacto ambiental del sistema de transporte masivo de occidente – SITM MIO*" desarrollado por la firma consultora especializada Transconsult, contratada para tal fin. Para lograr la implementación operativa del nuevo modelo de transporte SIITP y consecuentemente, la sostenibilidad financiera del MIO de acuerdo con la Ley 1955 de 2019, se promueve la modificación del Acuerdo 0452 de 2018 con el propósito de establecer, modificar y destinar unas rentas con el fin de contribuir a la sostenibilidad de todos los componentes del Sistema Integrado de Transporte Masivo – SITM-MIO y en el que también se comprometen más recursos de la sobretasa a la gasolina como renta principal para la financiación de diversos proyectos contemplados en la implementación de denominado SIITP (Sistema Inteligente e Integrado de Transporte Público).

XXIX. **2023.** Se expide el Acuerdo 0563 de 2023 el cual permite garantizar la financiación parcial o total de los proyectos contemplados en la implementación del nuevo modelo de transporte público de la ciudad, así como también permite fortalecer el SITM-MIO en pro de las necesidades de los usuarios, al garantizar la prestación de un servicio de transporte en el marco de la sostenibilidad determinada por ley.

XXX. **2023.** El Departamento Administrativo de Planeación Municipal (DAPM) formula en la actualización del PIMU con el propósito de adoptar formalmente el esquema conceptual del nuevo modelo Sistema Inteligente Integrado de Transporte Publico (SIITP), de conformidad con lo estructurado por el estudio de TRANSCONSULT, cuyo borrador de decreto es de público acceso y se encuentra actualmente en revisión.

Habida cuenta de lo anterior y teniendo en cuenta la importancia estratégica de la implementación del modelo denominado Sistema Inteligente e Integrado de Transporte Público (SIITP) en la ciudad de Santiago de Cali, y considerando que para dicho fin Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración no cuenta con la cantidad de personal disponible y calificado para su cumplimiento, se requiere contratar a una persona jurídica persona jurídica con amplia experiencia económica y financiera en el mercado que cuente con un equipo interdisciplinario profesionales en finanzas, economía y afines especializados en finanza y afines que presten sus servicios profesionales de asesoría económica y financiera especializada para analizar y proyectar los diferentes escenarios que tiene Metro Cali S.A. – Acuerdo de Reestructuración, con el fin de validar la gestión de recursos que pueden estar disponibles según el Acuerdo 563 de 2023 para establecer, modificar y destinar unas rentas con el fin de contribuir a la sostenibilidad de todos los componentes del Sistema Integrado Inteligente de Transporte Público – SIITP..

La contratación se realiza en desarrollo de los objetivos estratégicos y/o tácticos de la Entidad, que corresponde al óptimo funcionamiento del SITM MIO a través de la misión: "*Ser el ente gestor de soluciones de movilidad para un transporte público sostenible e incluyente, que busque mejorar la calidad de vida de los ciudadanos con responsabilidad social y ambiental.*

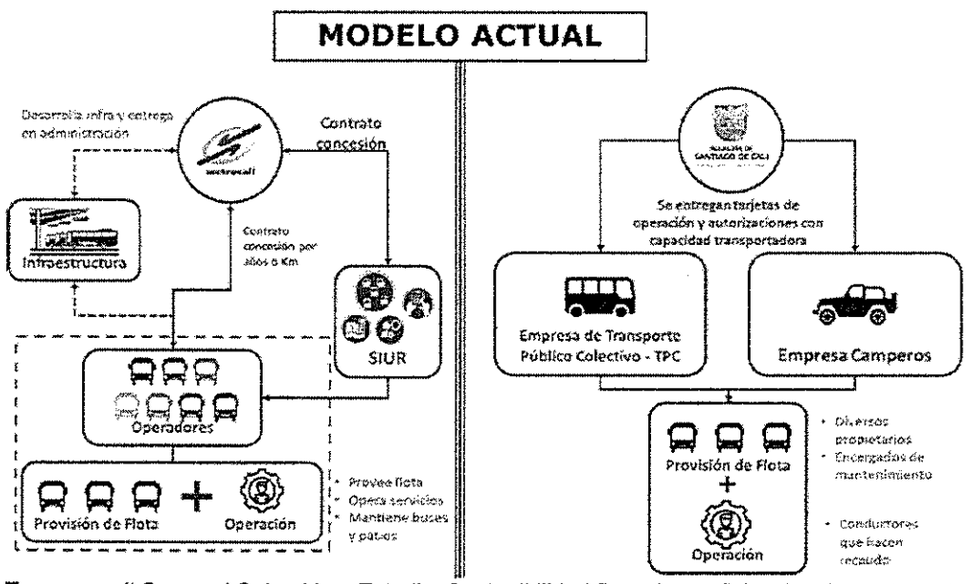
2.2.2 GENERALIDADES DEL NUEVO MODELO – DEL SIITP

Dentro de los resultados del estudio contratado por el Departamento Administrativo de Hacienda Municipal, suscrito con la firma consultora TRANSCONSULT SUCURSAL COLOMBIA, referido previamente, específicamente en el tomo "INFORME EJECUTIVO Y PLAN DE IMPLEMENTACIÓN: Sostenibilidad financiera, eficiencia e impacto ambiental del sistema de transporte masivo de occidente – SITM MIO" se indica lo siguiente:

"Teniendo en cuenta todos los factores que afectan actualmente a la movilidad en la ciudad de Santiago de Cali (informalidad, retos financieros y desarticulación de los diferentes servicios prestados), es clara la problemática que enfrenta la operación del sistema no solo por factores externos sino debido al modelo mismo bajo el cual opera el sistema actualmente.

En la Figura 1, se observa el modelo de operación actual del transporte público formal en la ciudad. En el esquema se da cuenta que los diferentes actores trabajan de manera desconectada y con una clara falta de integración. Esto se ve traducido en mayor tráfico y costos al usuario, menores posibilidades de control y mantenimiento y al final, una baja calidad del servicio que termina resultando en una disminución de la demanda para el transporte formal. Dicha demanda perdida ha sido captada por la informalidad y por el vehículo particular, tanto moto como vehículo, lo cual se puede corroborar en el crecimiento considerable de la compra de estos vehículos entre el 2020 y 2021.

Figura 1 Modelo Actual de la ciudad



Fuente: Transconsult Sucursal Colombia – Estudio: Sostenibilidad financiera, eficiencia e impacto ambiental del sistema de transporte masivo de occidente – SITM MIO

Es claro que la prestación del servicio de transporte en la ciudad no puede seguir soportado en dicho modelo, debido a las deficiencias por disponibilidad y confiabilidad de la flota sobre lo cual los diferentes actores del sector son conscientes de la necesidad de reestructurar este modelo de movilidad incorporando tecnologías en autobuses con bajas y/o cero emisiones.

Entonces, una vez reconocida esta necesidad se debe establecer una estrategia de incorporación de tecnologías amigables al medio ambiente.

El centro de todo sistema de transporte público es el usuario en su universalidad de deseos y condiciones de viaje. Dentro de dicha universalidad se pueden tener las siguientes características a considerar: el tipo de usuarios, equidad de género, la accesibilidad para todas las personas, incluyendo toda movilidad reducida temporal o permanente, así como los derechos de los usuarios. Este análisis del tipo de usuario debe realizarse de manera específica a las condiciones concretas del lugar de análisis, en este caso la ciudad de Cali, pues comprender

cómo se comportan los usuarios y qué desean es vital para poder proponer estrategias que resuelvan de manera adecuada sus necesidades de movilidad, por lo que se debe incorporar tecnologías amigables al medioambiente que cumplan con el objetivo descrito.

3. DESCRIPCIÓN DEL OBJETO A CONTRATAR

3.1. OBJETO

Contratar el servicio profesional de asesoría económica y financiera especializada para analizar y proyectar los diferentes escenarios que tiene Metro Cali S.A. – Acuerdo de Reestructuración, con el fin de validar la gestión de recursos que pueden estar disponibles según el Acuerdo 563 de 2023 para establecer, modificar y destinar unas rentas con el fin de contribuir a la sostenibilidad de todos los componentes del Sistema Integrado e Inteligente de Transporte Público – SIITP.

3.2 ACTIVIDADES ESPECÍFICAS – ALCANCE

Para el desarrollo del objeto contractual, se deben realizar las siguientes actividades específicas que delimitan el alcance de este:

1. Analizar financieramente la implementación del acuerdo 563 de 2023, para establecer su alcance y proyectar al menos tres escenarios de gestión de recursos. - Entregar Modelaciones financieras.
2. Realizar proyecciones y modelaciones financieras que permitan establecer análisis de sensibilidad con variables inciertas. - Entregar Análisis de sensibilidad
3. Analizar la factibilidad económica y financiera de la implementación de las estrategias del acuerdo 563 de 2023. - Efectuar Concepto de factibilidad
4. Brindar apoyo financiero en la revisión del contrato de concesión de recaudo con el concesionario URTYT y la modelación del perfilamiento de la deuda y la renegociación.
5. Brindar apoyo financiero en la revisión de los contratos de concesión con los operadores de transporte GIT Masivo, Blanco y negro y ETM para la modelación del perfilamiento de la deuda y renegociación de los contratos en lo pertinente a la forma de remuneración.
6. Acompañar a Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración en los procesos financieros resultantes del proceso de liquidación del contrato con el concesionario de operación Unimetro.
7. Acompañar a Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración en la evaluación de estrategias alternativas de financiación para la adquisición de tecnología y flota pública diferentes a la titularización, como crédito proveedor y créditos a través de encargos fiduciarios o patrimonios autónomos. Entregar Propuestas de adquisición.
8. Realizar la evaluación y análisis financiero de las propuestas para la adquisición del material rodante.
9. Realizar la evaluación y análisis financiero de las propuestas para la implementación del ITS (Intelligente Transport System).
10. Presentar resultados, conceptos y recomendaciones. Entregar Informe final.
11. Las demás actividades relacionadas con el objeto del contrato que le sean encomendadas de conformidad con el nivel contratado.

PARAGRAFO: Se deben presentar los respectivos informes y evidencias (actas, listas de asistencia, registro fotográfico, registro fílmico) que evidencien el cumplimiento de las actividades descritas en cada una de las fases, previo recibido a satisfacción por parte del supervisor

3.3 PLAZO PARA LA EJECUCIÓN DEL OBJETO

El plazo de ejecución del contrato será a partir de la suscripción del Acta de Inicio y hasta el treinta y uno (31) de diciembre de 2023, previo cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución.

4. MODALIDAD DE SELECCIÓN DEL CONTRATISTA Y SU JUSTIFICACIÓN

Teniendo en cuenta la naturaleza del contrato a celebrar, y de acuerdo con los lineamientos establecidos en el Manual de Contratación de Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración, adoptado a través de la Resolución No. 912.110.090.2023 del 24 de marzo de 2023, la modalidad de selección aplicable al presente proceso es Invitación Privada de Única Oferta, de conformidad con el numeral 7.4.3 que establece:

"Es la invitación que se realiza directamente a una persona, por comunicación escrita remitida por medio expedito, que se encuentre en capacidad de suministrar el bien o servicio objeto de la contratación, para que presente propuesta o acepte la oferta de la Entidad.

Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración empleará esta modalidad cuando la cuantía del contrato a celebrar sea hasta cien (100) SMMLV. Adicionalmente se podrá contratar a través de la presente modalidad independiente de su cuantía las siguientes causales:

7.4.3.1 CAUSALES DE INVITACIÓN PRIVADA DE ÚNICA OFERTA

La invitación privada de única oferta procede en los siguientes eventos:

e. Contratos para la prestación de servicios, profesionales, apoyo a la gestión y Contratos de asesoría especializada, contratos de consultoría ya sea persona natural o jurídica.

Debe entenderse que las Entidades Estatales pueden contratar bajo la modalidad de invitación privada de única oferta la prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión con la persona natural o jurídica que esté en capacidad de ejecutar el objeto del contrato y que conlleven en su esencia el conocimiento especializado de naturaleza intelectual.

Por lo anterior, Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración deberá corroborar y verificar la aptitud, capacidad y habilidad del contratista, mediante los soportes de estudios y experiencia laboral que allegue, lo cual permitirá establecer que cuenta con las condiciones necesarias para asumir la responsabilidad que implica la ejecución del contrato.

5. VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO Y JUSTIFICACIÓN

El valor total del contrato es la suma de **DOSCIENTOS SESENTA Y SIETE MILLONES SETECIENTOS CINCUENTA MIL PESOS (267.750.000) MCTE INCLUIDO IVA.**

Estarán a cargo del contratista todos los impuestos y retenciones que se generen por la prestación del servicio.

El contrato a celebrar se realizará con cargo al presupuesto de "METRO CALI S.A. ACUERDO DE REESTRUCTURACIÓN" para la vigencia 2023.

El estudio de precios de mercado se llevó a cabo por parte del área de la Dirección Financiera y Administrativa de Metro Cali S.A., el cual permitió establecer el precio referencia de la contratación, lo que comprendió la realización de un análisis de los diferentes precios del servicio, relacionados con los servicios de profesionales en el área de conocimiento de estructuración técnica y financiera de proyectos de transporte público.

Metro Cali S. A. Acuerdo de Reestructuración, determinó el presupuesto estimado a partir de:

- Propuesta económica presentada por el proveedor
- Las contrataciones de asesorías especializadas, realizadas por Metro Cali S. A. Acuerdo de Reestructuración y otras entidades, con objetos diferentes a los del presente contrato, dado que las especificaciones técnicas a contratar no son de alta rotación en el mercado.

5.1 ANÁLISIS DEL SECTOR -ESTUDIO DEL MERCADO.

De conformidad con los lineamientos establecidos en el Manual de Contratación de Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración, adoptado a través de la Resolución No. 912.110.090.2023 del 24 de marzo de 2023, el cual establece el deber de realizar el análisis en la etapa de planeación del contrato, en el cual se debe estudiar el mercado relativo al objeto del proceso de contratación, desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de análisis de riesgo, con la finalidad de valorar la oferta y la demanda del objeto del contrato y hacer una comparación de estas para generar una proyección sobre la viabilidad de la contratación.

En consecuencia, a continuación, se presenta la necesidad identificada por la entidad, la manera de satisfacerla y el contexto en el cual los posibles proveedores desarrollan su actividad. De acuerdo con el objeto del presente proceso de selección, este análisis corresponde al sector servicios.

Teniendo en cuenta el Código Estándar de Productos y Servicios de Naciones Unidas la clasificación de los bienes y servicios de acuerdo con el objeto del presente proceso de contratación es la siguiente:

Código Segmento	Nombre Segmento	Código Familia	Nombre Familia	Código Clase	Nombre Clase	Código Producto	Nombre Producto
80	Servicios de Gestión, Servicios Profesionales de Empresa y Servicios Administrativos	8011	Servicios de recursos humanos	801115	Desarrollo de recursos humanos	80111501	Perfeccionamiento de la función de gestión
80	Servicios de Gestión, Servicios Profesionales de Empresa y Servicios Administrativos	8010	Servicios de asesoría de gestión	801015	Servicios de consultoría de negocios y administración	80101504	Servicios de asesoramiento sobre planificación estratégica
80	Servicios de Gestión, Servicios Profesionales de Empresa y Servicios Administrativos	8010	Servicios de asesoría de gestión	801016	Gerencia de proyectos	80101604	Planificación o administración de proyectos

Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración, con el fin de cubrir la necesidad arriba descrita, puede contratar este servicio con personas jurídicas.

5.2 ASPECTOS GENERALES DEL SECTOR Y DEL MERCADO.

Dentro de los compromisos asumidos por el estado y en nuestra responsabilidad esta la voluntad de unirse al esfuerzo global de enfrentar el cambio climático, con una economía basada en el

clima y un crecimiento económico de "calidad y duradero" con una estrategia de bajo consumo de carbono y resiliente con el clima y considerando que el país es pionero a nivel mundial en la presentación de proyectos de transporte con Sistemas Integrados de Transporte Masivo SITM que buscan cumplir los objetivos de desarrollo sostenible como: el de reconocer y afrontar los riesgos y el aumento de la resiliencia y adaptativa del país al cambio climático y fomentar el intercambio de conocimiento, de tecnología y de financiamiento para acelerar las contribuciones planteadas en materia de adaptación y mitigación de GEI.

"El problema de transporte", que permite definir: ¿qué medios?, ¿qué modos? qué recursos? o qué decisiones debemos tomar para mejorar las condiciones de movilidad? o de desplazamiento de una determinada población; que garantice la satisfacción del usuario y el control de sus efectos o impactos.

Consideraciones del Proyecto Nacional de Movilidad Urbana:
El problema: "en Colombia el servicio de transporte urbano se presta de una manera deficiente debido a la presencia de un parque automotor de elevada edad promedio, a la sobreoferta de buses y el uso ineficiente de la infraestructura de transporte" (Conpes 3167).

Soluciones: "mejorar la calidad de vida de los habitantes de las grandes ciudades del país, el Gobierno Nacional Diseño:

"El Proyecto Nacional de Movilidad Urbana". Los principales componentes de este Proyecto son:

1. Construcción y adecuación de corredores troncales que operan en vías principales de manera exclusiva cuando correspondan; corredores de precarga vinculados a los terminales sus respectivas cuencas de alimentación y corredores complementarios que atenderán la demanda no resuelta por las dos jerarquías anteriores,
2. Construcción de terminales de transferencia de pasajeros, estaciones terminales intermedias, estaciones de conexión entre troncales y estaciones simples o paraderos; y,
3. Mejoramiento de los andenes y construcción de intersecciones de paso peatonal.

Ley 310 de 1996 establece que la Nación y sus entidades descentralizadas participarán en la financiación de proyectos de servicio público de transporte de pasajeros, en aquellas áreas urbanas, suburbanas y municipios que:

- Constituyan una sociedad por acciones que a su vez se convierta en la titular de este tipo de sistema de transporte.
- Obtengan la aprobación del CONPES, luego de presentar:

1. estudio de factibilidad y rentabilidad,
2. estudio técnico-económico,
3. estudio socio-ambiental y físico-espacial,
4. cronograma y,
5. organismos de ejecución.

- Presenten coherencia entre el plan integral de transporte masivo propuesto y el respectivo plan integral de desarrollo urbano.
- Tengan registrado el proyecto en el banco de proyectos de inversión nacional.
- Cuenten con una autoridad única de transporte formalmente constituida para la administración del sistema de transporte masivo de pasajeros propuesto.

Las ciudades que están participando dentro del proyecto SITM son Bogotá, Barranquilla, Pereira - Dosquebradas, Bucaramanga, Medellín, Cali y Cartagena.

Un claro ejemplo de lo antes descrito, son los estudios realizados a nivel de la movilidad urbana de pasajeros y que mediante la ley 86 de 1989 direcciona la política sobre el servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros al estipular que esta debe estar orientada hacia la prestación de un servicio eficiente que permita el crecimiento ordenado de las ciudades y el uso racional del suelo urbano.

Un sistema de transporte surge en el contexto definido, medido en pasajeros/hora con mayor atención a la demanda, dado el crecimiento poblacional que viene como fenómeno de las grandes urbes; El transporte Masivo de Pasajeros –TMP- y los Sistemas Integrados de transporte como su complemento; han representado cambios estructurales en la movilidad de las ciudades colombianas; siendo reglamentado su funcionamiento tanto desde el nivel nacional como desde el nivel local.

Del mismo modo, los Planes de Desarrollo Nacional (PND) han brindado una gran importancia al desarrollo de los Sistemas Integrados de Transporte masivo – SITM – urbano de pasajeros; siendo el Plan de Desarrollo Nacional 2018 – 2022 *"PACTO POR COLOMBIA, PACTO POR LA EQUIDAD"* (Ley 1955 de 2019) *y* el último en ratificar la importancia y el apoyo a dichos sistemas a través de su artículo 99:

"Articulo 99: Apoyo a los sistemas de transporte. Modifíquese el artículo 132 de la ley 1450 de 2011), el cual quedará así: "El Gobierno nacional podrá apoyar técnica o financieramente la implementación de sistemas de transporte público colectivo o masivo terrestres, marítimos o fluviales en cualquiera de las jurisdicciones del territorio nacional, en sus etapas de diseño, ejecución u operación. Lo anterior de conformidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y lo establecido en el artículo 14 de la Ley 86 de 1989 y en la Ley 310 de 1996.

Los sistemas de transporte cofinanciados por la Nación deberán ser soluciones de transporte que cumplan condiciones de calidad, utilizar eficientemente los recursos, incorporar energéticos y tecnologías vehiculares de cero o bajas emisiones y facilitar el acceso a personas con discapacidad o movilidad reducida, contemplar herramientas que contribuyan a la gestión del tráfico e involucran en los diseños la integración operacional de los sistemas de transporte con los terminales de transporte habilitados por el Ministerio de Transporte, aeropuertos, puertos y pasos de frontera según sea el caso, siempre que estas infraestructuras se encuentren ubicadas dentro de la jurisdicción donde operan los sistemas de transporte; así como contar con medidas orientadas a incrementar el uso de medios no motorizados y con empresas administradoras integrales encargadas de la operación.

Estos sistemas podrán ser: i) Sistemas Integrados de Transporte Masivo - SITM entendidos como aquellos que cuentan con infraestructura segregada para su uso exclusivo y cuyos agentes operadores y de recaudo sean concesionados o públicos; ii) Sistemas Estratégicos de Transporte Público - SETP como servicios de transporte colectivo integrados; iii) Sistemas Integrados de Transporte Público - SITP conformados por más de un modo o medio de transporte público integrados operacional y tarifariamente entre sí; iv) Sistemas Integrados de Transporte Regional - SITR.

Dentro de los Sistemas de Transporte podrá existir un subsistema de transporte complementario el cual atenderá la demanda de transporte público que no cubra el sistema de transporte masivo, integrado, estratégico o regional.

La estructuración de los sistemas de transporte se realizará con autonomía por parte de las entidades territoriales, de conformidad con las necesidades propias de la ciudad o región. En caso de pretender la cofinanciación del Gobierno nacional se deberá involucrar a las entidades competentes de la Nación durante la elaboración de los estudios.

Las autoridades territoriales podrán realizar acciones que conduzcan a la sostenibilidad, calidad y cobertura de los sistemas de transporte público para lo cual pueden recurrir a la complementación, integración y articulación de las diferentes modalidades y servicios autorizados, haciendo uso de herramientas como los convenios de colaboración empresarial, acuerdos comerciales y todas aquellas acciones contra el transporte ilegal. (...)".

Los Sistemas de Transporte Masivo se plantearon como un mecanismo para solucionar la problemática del transporte urbano en el país, siendo sus objetivos, en términos generales, los siguientes:

i. Desarrollar sistemas de transporte cuya operación se base en criterios de eficiencia operativa, económica y ambiental.
ii. Incentivar la utilización de proyectos orientados a mejorar la eficiencia operativa de la infraestructura existente, como formas alternativas de aumentar la capacidad de dicha infraestructura.
iii. Incentivar el uso eficiente del automóvil.

A continuación, se presentan los entes gestores de los proyectos de Sistemas Integrados de Transporte Masivo del país.

- Metro Cali – Cali.
- Megabus - Pereira.
- MetroPlus - Medellín.
- MetroLínea - Bucaramanga.
- Transmetro - Barranquilla.
- Transcaribe - Cartagena.
- Transmilenio - Bogotá.

Estos sistemas permitieron una transformación de la estructura de prestación de los servicios de transporte público urbano en Colombia y han generado, desde su implementación, innumerables beneficios económicos, sociales y ambientales, dejando atrás el modelo de transporte determinado por la "guerra del centavo", flotas obsoletas, problemas de congestión y de seguridad en la operación de los buses, baja calidad del servicio, entre otros aspectos. Sin embargo, aunque se han identificado avances significativos desde la implementación de cada uno de ellos, se ha evidenciado también un **deterioro en las condiciones de calidad de la prestación del servicio**, con base en el hecho de que los ingresos percibidos vía tarifa usuario (venta de pasajes) nunca han sido suficientes para cubrir los costos de operación del sistema.

La ciudad de Santiago de Cali se enfrenta actualmente al dilema que le plantea la urgencia de ofrecer con el SITM-MIO un servicio de transporte público de calidad que contrarreste el inadmisible patrón de movilidad a favor del vehículo particular, y la dificultad de financiar su operación en el marco de la restricción presupuestal del sector público.

Esto genera un panorama en el cual, mientras el sistema pierde participación (reducción de pasajeros), los modos de transporte privado, como el automóvil y la moto, van en aumento rápidamente, así como también los servicios de transporte informal cada día se fortalecen. Dicho patrón de movilidad es el responsable de innumerables externalidades negativas que se derivan del sector transporte como lo son la congestión, la accidentalidad, contaminación, el consumo desmesurado de combustible, las afectaciones a la salud pública, el desgaste de las infraestructuras, entre otras; las cuales generan unos costos adicionales que terminan siendo asumidos por toda la ciudadanía en su conjunto, cuando mayoritariamente son generados por aquellos usuarios del transporte privado e informal.

En este sentido, la solución aplicable para el problema identificado sería la promoción de estrategias determinantes que le apunten **al aumento de los ingresos** (establecimiento de las fuentes alternativas necesarias para la financiación del SITM-MIO acompañadas de medidas de gestión de demanda), como también a la **reducción de egresos** de los sistemas de manera eficiente (optimización de costos), lo cual no sólo haría de las ciudades con sistemas de transporte público lugares más sostenibles y saludables para sus habitantes, sino que a su vez, se detendría el aumento de la brecha social que supondría el abandono del transporte público a favor del vehículo privado.

Con la modernización del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Cali a partir la implementación del **Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público de Santiago de Cali – SIITP,** en aras de cumplir con los fines estatales de servir a la comunidad y garantizar la prosperidad general, representados en la prestación eficiente, accesible, cómoda, segura, y sostenible ambiental y económicamente del servicio de Transporte Público Masivo, Colectivo y de Camperos en un esquema de integración multimodal, garantizando su sostenibilidad ambiental y financiera, se requiere el desarrollo las condiciones técnicas, financieras, tecnológicas y legales necesarias para la implementación del dicho modelo por Metro Cali S.A. Acuerdo en Reestructuración en su condición en ente gestor, de acuerdo con las condiciones definidas desde el PIMU y demás instrumentos de planeación municipal, así como también la reglamentación adoptada desde la Secretaría de Movilidad, autoridad de transporte de la ciudad. En este sentido, se hace necesario adelantar un proceso de contratación mediante el cual se seleccione a la persona jurídica experimentada y especializada que apoye y acompañe al ente gestor y demás entidades competentes de la Administración de Santiago de Cali el desarrollo las actividades definidas para la puesta en marcha del SIITP.

5.3 NORMATIVA APLICABLE AL OBJETO A CONTRATAR

Sin perjuicio de lo anterior, los procesos de contratación que se adelanten por las empresas industriales y comerciales del Estado y/o las que por su naturaleza se asemejen a estas, como es el caso de Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración deben realizarse con observancia de los principios de la función administrativa a que se refieren el artículo 209 de la Constitución Política y el artículo 3º del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, y del régimen de inhabilidades previsto en la Constitución y la ley.

Además, la Contratación de Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración se rige por las Leyes 105 de 1993, Ley 336 de 1996, 489 de 1998 en su artículo 93, 1474 de 2011, en sus artículos 11, 12 y 93, así como el Manual de Contratación adoptado por la Resolución N° 912.110.090.2023 del 24 de marzo de 2023.

Los contratos de prestación de servicios profesionales con persona natural o jurídica es una modalidad de contratación, propia de derecho de autor, que surge como consecuencia de la celebración de un contrato de prestación de servicios entre una parte llamada contratista, quien se obliga según las instrucciones y especificaciones designadas por el contratante para cubrir sus necesidades de garantizar la prestación del servicio de transporte público a los habitantes del Distrito de Santiago de Cali, bajo la implementación de un sistema de transporte público que debe fundarse en los pilares de la planificación, organización, regulación, control y vigilancia a cargo de la autoridad de transporte masivo, quien ha dispuesto reconformado el Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público de Santiago de Cali SIITP.

Teniendo en cuenta la naturaleza del contrato a celebrar, y de acuerdo con los lineamientos establecidos en el Manual de Contratación de Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración,

adoptado a través de la Resolución No. 912.110.090.2023 del 24 de marzo de 2023, la modalidad de selección a emplear es de Invitación Privada de Única Oferta, por tratarse de un contrato para la prestación de servicios profesionales de conformidad con el literal e. y literal X. Contratos de asesoría especializada del numeral 7.4.2.1. CAUSALES DE INVITACIÓN PRIVADA DE ÚNICA OFERTA.

Teniendo en cuenta que los servicios a contratar están enmarcados dentro de los parámetros señalados en el Manual de Contratación de la entidad, se justifica entonces la contratación a través de Invitación Privada de Única Oferta de una persona jurídica que está en capacidad de ejecutar el objeto y desarrollar las actividades previstas por su idoneidad y experiencia directamente relacionada

5.4 ANÁLISIS DE CONSUMOS Y PRECIOS HISTÓRICOS.

Al realizar el análisis histórico de precios de contratos de asesorías especializadas realizados por la entidad, se encuentran algunos contratos de referencia, los cuales son mencionados a continuación:

VIGENCIA	CONTRATISTA	OBJETO	PLAZO DE EJECUCIÓN	FORMAS DE PAGO	VALOR CONTRATADO
2021	IBAÑEZ ABOGADOS S.A.S.	Prestación de Servicios Profesionales Especializados para desarrollar actividades de representación judicial, asesoramiento y acompañamiento a METRO CALI S.A. ACUERDO DE REESTRUCTURACIÓN, en la defensa de los intereses de la Entidad con ocasión del Tribunal de Arbitramento convocado por BLANCO Y NEGRO MASIVO.	Veintiséis meses	TRES PAGOS Un primer pago que se causara una vez radicada la contestación de la demanda arbitral, por valor de $327.250.000, Un segundo pago se causará el día que se celebra la audiencia de conciliación, por valor de $196.350.000, Un tercer pago se causará una vez radicados los alegatos de conclusión por valor de $130.900.000	SEISCIENTOS CINCUENTA Y CUATRO MILLONES QUINIENTOS MIL PESOS M/CTE. ($654.500.000) INCLUIDO IVA
2022	CABEZAS TORRES ANDRÉS FELIPE	Prestación de Servicios profesionales especializados para desarrollar actividades de representación judicial, asesoramiento y acompañamiento a Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración, en la	Diez meses	TRES CUOTAS, Un primer pago que se causará una vez radicada la contestación de la demanda	DOSCIENTOS CINCUENTA MILLONES DE PESOS M/CTE. ($250.000.000) INCLUIDO IVA

		defensa de los intereses de la Entidad con ocasión del Tribunal de Arbitramento convocado por UNIÓN METROPOLITANA DE TRANSPORTADORESS.A – UNIMETRO S.A. EN LIQUIDACIÓN, identificado bajo el expediente A-20221117/0878		arbitral por valor de ($125.000.000), Un segundo pago se causará el día que se celebra la audiencia de conciliación por valor de ($62.500.000) Un tercer pago se causará una vez radicados los alegatos de conclusión por valor de ($62.500.000)	

Histórico de compras o adquisiciones de otras Entidades Estatales y otros consumidores del bien o servicio.

ENTIDAD	MODALIDAD	OBJETO	VALOR	FECHA CONTRATO
FINANCIERA DE DESARROLLO NACIONAL S.A.	Convenio Interadministrativo	Consultoría para estructuración técnica, legal y financiera del diseño de la integración del transporte público colectivo de pasajeros de barranquilla y su área metropolitana; y el sistema integrado de transporte masivo, así como el diseño conceptual del sistema de equipamientos del transporte del SITP.	$3.500.000.000	24 de octubre de 2016
EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO TRANSMILENIO S.A.	Concurso de Méritos Abierto	Realizar la estructuración económica y financiera de la nueva licitación pública para la prestación del servicio público de transporte urbano de pasajeros troncal Fase I; así como revisar la tarifa de remuneración de vehículo, la tarifa de remuneración de kilómetro y sus respectivas canastas de costos, de la flota troncal y zonal, de acuerdo a lo estipulado en los contratos de concesión, objeto de la licitación pública Nr.TMSA-LP-004-2009, del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D.C. –SITP	$1.200.000.000	10 de agosto de 2016
EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO TRANSMILENIO S.A.	Contratación directa	Contratar la asesoría para la optimización de la programación troncal en el marco de la implementación de la renovación de flota de Fase I y II, la adecuación de estaciones e infraestructura del sistema y la reingeniería del Sistema TransMilenio.	$350.000.000,00	08 de marzo de 2019

6. VALOR Y FORMA DE PAGO

El valor del contrato será la suma de **DOSCIENTOS SESENTA Y SIETE MILLONES SETECIENTOS CINCUENTA MIL PESOS (267.750.000) MCTE INCLUIDO IVA.**

La presente contratación está amparada con el Certificado de Disponibilidad Presupuestal No. 20230208 del 3 de abril de 2023,

a. Un primer pago por el **5%** equivalente a **TRECE MILLONES TRESCIENTOS OCHENTA Y SIETE MIL QUINIENTOS PESOS ($13.387.500) M/CTE IVA INCLUIDO**, previa entrega del cronograma de trabajo y plan de actividades.
b. Un segundo pago por el **20%** equivalente a **CINCUENTA Y TRES MILLONES QUINIENTOS CINCUENTA MIL PESOS ($ 53.550.000) M/CTE IVA INCLUIDO**, previa entrega Modelaciones financieras.
c. Un tercer pago por el **20%** equivalente a **CINCUENTA Y TRES MILLONES QUINIENTOS CINCUENTA MIL PESOS ($ 53.550.000) M/CTE IVA INCLUIDO**, previa entrega del Análisis de sensibilidad.
d. Un cuarto pago por el **20%** equivalente a **CINCUENTA Y TRES MILLONES QUINIENTOS CINCUENTA MIL PESOS ($ 53.550.000) M/CTE IVA INCLUIDO**, previa entrega del Concepto de factibilidad y propuestas de adquisición.
e. Un quinto y último pago por el **35%** equivalente a **NOVENTA Y TRES MILLONES SETECIENTOS DOCE MIL QUINIENTOS PESOS ($ 93.712.500) M/CTE IVA INCLUIDO**, previa entrega del informe final con los resultados, conceptos y recomendaciones.

Para que la Entidad proceda a realizar los pagos, el contratista debe haber cumplido satisfactoriamente con la totalidad de los siguientes requisitos:

1. Presentación por parte del contratista de informe de actividades realizadas, de conformidad con el cronograma presentado con la Oferta.
2. Recibo a satisfacción realizado por el supervisor del contrato, en el que conste que el contratista cumplió con las obligaciones establecidas en el contrato y documentos anexos.
3 Certificación de cumplimiento del pago de aportes al Sistema de Seguridad Social (ARL, EPS, PENSIONES) y parafiscales (ICBF, CAJAS DE COMPENSACIÓN FAMILIAR y SENA) cuando a ello haya lugar de las personas que efectivamente desarrollen el objeto del presente contrato, suscrita por el revisor fiscal si hay lugar a ello.

Dichos pagos se realizarán dentro de los treinta (30) días calendarios siguientes a la radicación completa de los documentos soporte de pago. Las facturas o cuentas de cobro deben radicarse previamente en la Ventanilla Única a través del correo electrónico ventanillaunica@metrocali.gov.co.

Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración efectuará las retenciones que por Ley este autorizado hacer.

IMPACTO TRIBUTARIO

Estarán a cargo del contratista todos los impuestos y retenciones que se generen por la prestación del servicio. Todos los gastos, costos, artículos, deducciones legales que, por concepto de estampillas, impuestos y otros establecidos en disposiciones legales vigentes que deban hacerse por el presente contrato, serán de cuenta exclusiva de **EL CONTRATISTA,** los cuales este autoriza descontar de los pagos que se le hagan en virtud del mismo.

El contrato para celebrar se realizará con cargo al presupuesto de Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración para la vigencia 2023

Estarán a cargo del contratista todos los impuestos y retenciones que se generen por la prestación del servicio, de acuerdo al siguiente esquema:

- Estampilla Pro-Desarrollo urbano 3.5% del valor total del contrato antes de IVA, se descuenta en cada pago.
- Estampilla Pro-Univalle 2% del valor total del contrato antes de IVA, se descuenta en cada pago.

- Estampilla Pro-Universidad del pacífico 0.5% del valor total del contrato antes de IVA, se descuenta en cada pago.
- Estampilla Pro-Hospital 1% del valor total del contrato antes de IVA, se descuenta en cada pago.
-Estampilla Proadulto mayor 2% del valor total del contrato antes de IVA, se descuenta en cada pago.
-Estampilla Procultura1% del valor total del contrato antes de IVA, se descuenta en cada pago.
-Tasa prodeportes 2% del valor total del contrato antes de IVA, se descuenta en cada pago.

En lo referente a los demás costos tributarios (retención en la fuente, retención de IVA e ICA) que conlleva el contrato, se atenderán de conformidad con las normas tributarias vigentes.

7. LUGAR DE EJECUCIÓN.

Las actividades que se adelanten en cumplimiento del presente contrato se desarrollarán en el distrito de Santiago de Cali.

8. OBLIGACIONES GENERALES DEL CONTRATISTA

1. Cumplir totalmente el objeto y las actividades de presente contrato
2. Brindar en forma eficiente y oportuna los servicios profesionales especializados de asesoría y apoyo para la implementación del proyecto de incorporación de la flota de autobuses publica con tecnologías de bajas y cero emisiones al Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM MIO en el Distrito de Santiago de Cali para suplir la demanda de pasajeros de la ciudad de Santiago de Cali
3. Actuar con diligencia en las distintas acciones encomendadas, procurando el mayor beneficio de los intereses del contratante.
4. Cumplir con las condiciones establecidas en los Documentos del Proceso de Contratación.
5. Desarrollar el objeto del Contrato en las condiciones de calidad, oportunidad, y obligaciones definidas en los Documentos del Proceso de Contratación.
6. Constituir las garantas requeridas y ampliarlas en caso de ser necesario
7. Dar a conocer a la Entidad cualquier reclamación que indirecta o directamente pueda tener algún efecto sobre el objeto del Contrato o sobre sus obligaciones.
8. Informar a la Entidad Estatal cuando ocurra una situación que implique una modificación del estado de los riesgos existentes
9. Comunicarle a la Entidad cualquier circunstancia política, jurídica, social, económica, técnica, ambiental o de cualquier tipo, que pueda afectar la ejecución del Contrato.
10. Cumplir con sus obligaciones laborales respecto del personal a su cargo, y con las obligaciones tributarias y ambientales que le correspondan de acuerdo con su labor.
11. Informar a más tardar el tercer día hábil siguiente al momento en que se tenga conocimiento del inicio de investigaciones penales, se impongan medidas de aseguramiento o condenas proferidas en Colombia o en el extranjero en contra de cualquiera de los directivos, representantes legales, accionistas o integrantes del Contratista.
12. Entregar el cronograma estimado de actividades que constituirá parte integral del presente contrato.
13. Suministrar viáticos, transportar e instalar al personal a cargo para desarrollar las actividades requeridas para la ejecución de cada uno de los ítems, cuando sea necesario.
14. Designar y contratar el equipo de trabajo idóneo de acuerdo a los requisitos establecidos en los estudios previos, los cuales deberán estar protegidos por el Sistema de Seguridad Social Integral de conformidad con lo establecido en el artículo 50 de la ley 789 de 2002. De igual manera, deberá acreditar el pago de aportes a Cajas de Compensación Familiar, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar y Servicio Nacional de Aprendizaje SENA.

15. En caso de ser necesaria la incorporación, modificación, supresión o aclaración de algunos de los ítems del proyecto u otro aspecto del contrato, el contratista deberá presentar al supervisor un informe que incluya el análisis detallado de ello, teniendo en cuenta las condiciones del proyecto, en todo caso se requerirá de la aprobación del Supervisor del contrato y la suscripción del respectivo documento por ambas partes del contrato en el que conste de manera específica tal situación.
16. Comunicarle al Organismo de manera oportuna cualquier circunstancia política, jurídica, social, económica, técnica, ambiental o de cualquier tipo, que pueda afectar la ejecución del contrato.
17. Atender las recomendaciones que el Organismo le haga a través del supervisor con el fin de lograr una adecuada ejecución del objeto contractual y sus obligaciones.
18. Poner en conocimiento del Organismo estatal cualquier reclamación que indirecta o directamente pueda tener algún efecto sobre el objeto del contrato o sobre sus obligaciones.
19. Elaborar planes de contingencia para atender eventos o imprevistos que puedan afectar la seguridad, calidad, costo o plazo del proyecto, de manera que se eviten o mitiguen las implicaciones de tales eventos.
20. Cumplir con el objeto del contrato con plena autonomía y bajo su propia responsabilidad. Por lo tanto, no existe ni existirá ningún tipo de subordinación, ni vínculo laboral del CONTRATISTA con el CONTRATANTE.
21. Deberá asistir a los comités técnicos citados por el CONTRATANTE, con la información requerida.
22. Guardar la debida y completa reserva sobre la información y los documentos de que tenga conocimiento o a los que tenga acceso en virtud de la ejecución del contrato.
23. Obrar con lealtad, diligencia, oportunidad y buena fe en la ejecución del contrato, evitando dilaciones injustificadas en las actividades contratadas.
24. Responder por sus actuaciones y omisiones derivadas de la celebración del contrato y de la ejecución del mismo de conformidad con lo establecido en la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007 y sus decretos reglamentarios.
25. Informar de inmediato al supervisor del contrato sobre cualquier imprevisto que se presente durante la ejecución, en caso de requerirse una modificación en el plan de trabajo que afecte presupuestalmente el contrato, esta modificación sólo podrá efectuarse previa aprobación del supervisor del contrato.
26. El contratista deberá presentar un plan de trabajo y su respectivo cronograma de ejecución, en el que se incluyan, las actividades a desarrollar y tiempos asignados por actividad
27. Las demás que se requieran y que tengan relación con el objeto contractual

9. SUPERVISIÓN Y/ O INTERVENTORÍA.

La supervisión y control del contrato la ejercerá el DIRECTOR FINANCIERO Y ADMINISTRATIVO, quien además de ejercer la verificación, vigilancia y control del cumplimiento de las obligaciones a cargo del contratista desde el punto de vista técnico, jurídico, administrativo y financiero, en virtud de los artículos 83 y 84 de la Ley 1474 de 2011 y el pago de los aportes del Sistema Integral de Seguridad Social (salud, pensión y ARL) deberá:

1. Mantener el control y coordinación permanente sobre el desarrollo del contrato, a través de la implementación de actividades tales como programación de reuniones con el contratista, y las demás que sean pertinentes y necesarias.
2. Verificar la calidad de los informes que se produzcan en desarrollo del objeto contratado, solicitando los ajustes y correcciones que estime necesarios y convenientes.
3. Exigir la calidad y correcto funcionamiento de los servicios contratados, y abstenerse de otorgar el recibo a satisfacción, si estos no se ajustan a las calidades, condiciones y especificaciones exigidas.

4. Informar oportunamente sobre la necesidad de modificación, prórroga, suspensión o terminación de común acuerdo siempre y cuando tales hechos estén plenamente justificados y en los formatos establecidos para tales efectos.
5. Impartir las directrices y sugerencias necesarias y formular las observaciones que estime convenientes sobre el desarrollo del contrato.
6. Requerir al Contratista una vez terminada la ejecución del contrato, la entrega de los archivos físicos y magnéticos utilizados.
7. Proyectar y suscribir el acta de terminación del contrato.

De conformidad con el numeral 7.6.7. VIGILANCIA Y CONTROL DE LA EJECUCIÓN CONTRACTUAL del Manual de Contratación de Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración, los supervisores están facultados para solicitar informes, aclaraciones y explicaciones sobre el desarrollo de la ejecución contractual, y serán responsables por del reporte oportuno a la Entidad sobre hechos o condiciones que puedan afectar lo acordado en el contrato, dependerá que ésta pueda adoptar oportunamente las medidas necesarias para mantener durante su desarrollo y ejecución las condiciones técnicas, económicas y financieras que fueron previstas.

10. CRITERIOS DE SELECCIÓN DEL CONTRATISTA

Teniendo en cuenta que los servicios a contratar están enmarcados dentro de los parámetros señalados en el Manual de Contratación de la entidad, se justifica entonces la contratación a través de Invitación Privada de Única Oferta de una persona jurídica que está en capacidad de ejecutar el objeto y desarrollar las actividades previstas por su idoneidad y experiencia directamente relacionada.

El contratista deberá presentar la hoja de vida de las personas que apoyaran la ejecución y cumplimiento del objeto contractual, anexando los documentos que acrediten su experiencia e idoneidad.

Los documentos que deben acompañar la oferta sobre el personal es el siguiente:

- ✓ Copia de la Cédula de Ciudadanía, Extranjería, pasaporte.
- ✓ Copia del acta de grado y/o diploma.
- ✓ Copia de la tarjeta profesional y/o documento equivalente del país de origen del título.
- ✓ Certificado de antecedentes disciplinarios de la profesión.
- ✓ Copia de los diplomas y/o actas de grado de postgrado (doctorado, maestría y/o especialización).
- ✓ Certificaciones laborales y/o actas de liquidación de contratos o copia de contratos ejecutados

Considerando el objeto del contrato, su alcance y actividades, se selecciona a **PKF CABRERA INTERNACIONAL S.A.**, quien de acuerdo con su hoja de vida cumple con los estudios, conocimiento y/o experiencia requerida para la necesidad que pretende satisfacer la Entidad con la presente contratación, ya que es una persona jurídica constituida en colombiana con sede en el distrito de Santiago de Cali con más de 25 años de trayectoria, prestando servicios profesionales especializados en las áreas de finanzas auditoría, aseguramiento de la información, revisoría fiscal, asesoría y consultoría tributaria; así mismo, atención de procesos en vía gubernativa y judicial, asesoría legal y empresarial, consultoría en derecho cambiario y comercio exterior, capacitación y formación; de igual forma asesoría, consultoría y auditoría en Tecnología de la Información y de la Comunicación. Ofrece una amplia gama de servicios profesionales, contando con especialistas en el sector tecnológico, salud, agrícola, financiero y solidario, contribuyendo al logro de las estrategias, objetivos y metas de nuestros clientes.

Para acreditar experiencia el proponente deberá aportar con al menos tres (03) certificaciones de contratos ejecutados y terminados, cuyo objeto y/o alcance se encuentre relacionados.

Para cumplir con la necesidad de idoneidad y experiencia, el contratista debe contar con un equipo de profesionales que tengan experiencia y conocimiento en la asesoría económica y

financiera especializada, quienes deben contar con estudios y experiencia mínima requerida tal como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 1. Perfiles profesionales y experiencia requerida para el desarrollo del proyecto

CANTIDAD DE PERSONAS	PERFIL	ESTUDIO	EXPERIENCIA GENERAL	EXPERIENCIA EXPECIFICA
4	Contador público y posgrado en finanzas y/ a fines	Contador Público - Universidad Libre. Postgrado en finanzas del ICESI, Gerencia Tributaria de la Universidad Santiago de Cali y Derecho Tributario en la Universidad Externado de Colombia.	Experiencia desde 1987 que recibió la tarjeta profesional	Experiencia desde 1996 hasta la fecha
	Economista con postgrado en finanzas y/o afines	Economista de Universidad del Valle, Especialista y Máster en Finanzas Universidad Icesi en convenio con Illinois Institute of Technology (Chicago), Certificado por el New York Institute of Finance en Mergers and Acquisitions (Fusiones y Adquisiciones).	Experiencia desde 1988 que recibió el titulo	Tiene experiencia desde 1989
	Contador público y posgrado en finanzas y/ a fines	Contador Público de la Universidad de Manizales, con título de MBA en Dirección General de la Escuela de Negocios de la Universidad de San Pablo CEU de Madrid, España y diploma en Auditoría Forense de la Universidad de Concepción de Chile	Experiencia desde 2000 que recibió la tarjeta profesional	Tiene experiencia desde el 2015
	Contador público postgrado en auditoria y/o a fines y sistemas	Profesional en Sistema de Información especializado en auditoría de sistemas y Gerencia Estratégica de Tecnología Informática, Magíster en Educación y Desarrollo Humano y Contador Público, formación en auditoría interna y de calidad	Experiencia desde 1991 que recibió tarjeta profesional	Experiencia desde 1997

11. ANÁLISIS DE RIESGO Y LA FORMA DE MITIGARLO

Tabla 2. Matriz de riesgos

Etapa	Tipo	Descripción (¿Qué puede pasar y, cómo puede ocurrir)	Consecuencia de la ocurrencia del evento	Probabilidad	Impacto	Valoración del riesgo	Categoría	Responsable	Tratamiento /Controles	Impacto despues del tratamiento				Ejecución del tratamiento				Monitoreo y revisión	
										Probabilidad	Impacto	Valoración del riesgo	Categoría	Afecta ejecución del contrato	Responsable por implementar el tratamiento	Fecha estimada en que se inicia el tratamiento	Fecha estimada en que se complementa el tratamiento	¿Cómo se realiza el monitoreo?	Periodicidad ¿Cuándo?
Precontractual	Operacional	El posible contratista no cumple con el perfil requerido para satisfacer la necesidad	Falta de idoneidad del contratista, conllevando a un impacto negativo en el logro de los objetivos de la estrategia y en consecuencia sobre la imagen de la Entidad	Posible	Mayor	7	Alta	Metro Cali S.A.	Realizar un proceso de selección riguroso, verificando la idoneidad del mismo	Raro	Mayor	5	Medio	Si	Vicepresidente, Director, Jefe de Oficina que requiera la contratación	Fecha previa a la suscripción del contrato, etapa precontractual	Una vez se suscriba el contrato	Por medio de un plan de selección del contratista y velar su efectividad y cumplimiento	Durante el proceso de selección del contratista
Ejecución	Operacional	El contratista no cumple con el objeto del contrato suscrito con la Entidad	Incumplimiento del objeto contractual. Impacto negativo en el logro de los objetivos de la estrategia. No satisfacción de la necesidad de contratación y en consecuencia sobre la imagen de la Entidad	Posible	Mayor	7	Alta	Contratista	Ejercer el control y vigilancia a los contratos suscritos entre la Entidad y contratistas a través de supervisores delegados, respecto de las actividades ejecutadas, garantizando que se supla la necesidad de contratación de la Entidad	Raro	Mayor	5	Medio	Si	Vicepresidente, Director, Jefe de Oficina que requiera la contratación y supervisor de contrato	Durante toda la ejecución del contrato	Finalización del contrato	Correcta supersivisión de los contratos, a traves de seguimientos basados en seguimiento de cronogramas, verificación de cumplimiento de metas, y comunicación constante entre supervisor y contratista.	Permanente
Ejecución	Operacional	El contratista no presenta de manera oportuna y/o de manera correcta documentación exigida para el cobro de honorarios pactados en el contrato	Demoras, atrasos en el pago de honorarios, atrasando el tramite indicado en el area Financiera de la Entidad	Posible	Mayor	7	Alta	Contratista	Supervisar los documentos elaborados por los contratistas, en los cuales se acredite el cumplimiento de las obligaciones a cargo del mismo, verificando el pago de aportes a la seguridad social, cumplimiento de actividades, verificación de entregables y correcto diligenciamiento de documentos exigidos	Raro	Mayor	5	Medio	No	Supervisor del contrato - Contratista	Cada que se acredite cumplimiento de actividades, previa a obener certificado a satisfacción para cobro de honorarios	Finalización del contrato	Correcta supervisión de documentos acreditados por el contratista, previo a ser radicado en el area financiera.	Permanente

12.GARANTÍA PARA EL PROCESO DE CONTRATACIÓN

En cumplimiento de lo dispuesto en el numeral 7.6.2.2. GARANTÍAS del Manual de Contratación de Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración, y teniendo en cuenta el análisis de Riesgo que se incluye en el acápite anterior, los riesgos previsibles involucrados en este tipo de contratación, se refieren especialmente al incumplimiento del contrato y a la calidad del servicio en cuyo caso el contratista deberá asumir este riesgo, constituyendo a favor de Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración, una garantía que avale el cumplimiento de todas las obligaciones surgidas del contrato y la ejecución idónea y oportuna del objeto contractual, la cual se mantendrá vigente durante el término del contrato para amparar los siguientes riesgos:

RIESGO	DESCRIPCION	%	VIGENCIA
Cumplimiento	Cubre los perjuicios directos derivados del incumplimiento total o parcial del contrato, así como de su cumplimiento tardío o defectuoso. De igual manera cubre los daños imputables al contratista por entregas parciales de obra cuando las mismas no se prevean en el contrato, así como el pago del valor de las multas y de la cláusula penal pecuniaria.	Veinte por ciento (20%) del valor del contrato	Por la duración del contrato y seis meses más.
Garantía de Pago de Salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales	Cubre los perjuicios que se le ocasionen como consecuencia del incumplimiento de las obligaciones laborales del contratista derivadas de la contratación del personal utilizado para la ejecución del contrato amparado.	Diez por ciento (10%) del valor del contrato	Por la duración del contrato y tres años más.
Calidad de Servicio	Cubre los perjuicios derivados de la deficiente calidad del servicio prestado.	Diez por ciento (10%) del valor del contrato	Por la duración del contrato y seis meses más.

13. INDICACIÓN DE SI EL PROCESO DE CONTRATACIÓN ESTÁ COBIJADO POR UN ACUERDO COMERCIAL

De conformidad con el Manual para el manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación de la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente versión CCE-EICP-MA-03 V1. 24/11/2021, y la naturaleza jurídica de Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración, la cual es una Entidad Estatal descentralizada del nivel Distrital y regida según sus estatutos por las disposiciones legales aplicables a las Empresas Industriales y Comerciales del Estado, el presente proceso de contratación no se encuentra cobijado por ningún acuerdo comercial, conforme a lo establecido en el Anexo 4 Lista de excepciones a la aplicación de los Acuerdos Comerciales, excepción No. 31 que se refiere a: "La contratación efectuada por empresas industriales o comerciales del Estado o por las sociedades de economía mixta, del nivel territorial".

Los presentes estudios previos se expiden a los dos (2) días del mes de junio del año 2023.

OSCAR MARINO RUIZ JIMENEZ
Director Financiero y Administrativo
Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración

Proyectó/Elaboró: Ana Lorena Hernández Salcedo – Contratista Dirección Financiera y Administrativa
Revisó: Evelyn Arcila Márquez- Jefe de Oficina Contratación