

ANEXO No. 1

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

OBJETO: FORMULAR EL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA (PMSS) DEL DISTRITO DE BUENAVENTURA CON ÉNFASIS EN LA INTERMODALIDAD EN LAS DISTINTAS FORMAS DE TRANSPORTE QUE SE TIENE EN LA REGIÓN (MOTORIZADO, NO MOTORIZADO, TERRESTRE, FÉRREO, AÉREO, FLUVIAL Y MARÍTIMO), BAJO ASPECTOS PROPIOS COMO TERRITORIO, AMBIENTE Y CULTURA, E IDENTIFICANDO ESTRATEGIAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS A NIVEL CONCEPTUAL, ASÍ COMO FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN FORMULADO.

1. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

En junio de 2017 el gobierno colombiano suscribió un conjunto de acuerdos con el Comité de Paro Cívico de Buenaventura “Para Vivir con Dignidad y en Paz en el Territorio”, enmarcados en nueve mesas temáticas. La formulación e implementación del plan de movilidad intermodal del Distrito de Buenaventura es uno de los acuerdos priorizados de la mesa de Territorio, Vivienda e Infraestructura (1.10. ítem 2.2.3.A.yB.) que busca resolver la deficiente infraestructura y mecanismos de interconexión vial terrestre y marítimo-fluvial a nivel intraurbano, entre lo urbano y lo rural y con el litoral pacífico.

El Distrito de Buenaventura se incorporó al programa de Ciudades Emblemáticas en el marco programa de Ciudades Sostenibles y Competitivas (CSC) generando, en el año 2018 su correspondiente Plan de Acción, en el que se identificaron acciones puntuales para alcanzar niveles óptimos de sostenibilidad en temas como: acueducto, gestión de residuos sólidos, vulnerabilidad ante desastres naturales, ordenamiento territorial, movilidad y transporte, seguridad ciudadana, salud, educación, entre otros. Esta herramienta le da luces a Buenaventura para transformar su realidad en una más acorde a sus vocaciones. Desde su inmediación al mar, hasta la situación biodiversa y multiétnica de su territorio, son condiciones que deben aprovecharse para que la denominación de Distrito Especial, Industrial, Portuario, Biodiverso y Ecoturístico sea en realidad una fortaleza. Con esto, se pretende que el Distrito de Buenaventura pueda posicionarse como el núcleo articulador de la región pacífica ante Colombia.

En el Plan de Acción se priorizaron temas como la movilidad y el transporte y se presentaron ocho (8) acciones clave para motivar la sostenibilidad desde esta dimensión: 1) Implementar un Sistema de control y regulación del tránsito, 2) Desarrollar un Plan de reestructuración de la malla vial, 3) Fomentar medios de transporte no motorizados, 4) Fortalecer el transporte público urbano, 5) Implementar equipamientos para el transporte de pasajeros, 6) Implementar equipamientos para el transporte de carga, 7) Desarrollar programas de fortalecimiento institucional y cultura ciudadana, 8) Fortalecer los equipamientos del transporte aéreo. Acciones que sumadas hacen parte de un Plan de Movilidad, por lo que a partir de allí se soporta con contundencia la necesidad de contar con este instrumento de planificación actualizado, articulado y acoplado con las necesidades actuales tanto del territorio, el ambiente, los pueblos étnicos y la ciudadanía en general, en pro de su crecimiento y desarrollo sostenible.

En el año 2013 y a través del Departamento Nacional de Planeación, se formuló un Plan de Movilidad intermodal que Integra el ámbito Logístico y Portuario, y que incluye a su vez la

actualización de los diseños conceptuales del Sistema Estratégico de Transporte Público, instrumento de planeación que estructura y fundamenta los requerimientos en materia de movilidad y logística y pretende atender los requerimientos en materia de movilidad y su relación con el Puerto a corto, mediano y largo plazo.

Sin embargo, dicho instrumento no fue adoptado ni el Sistema fue estructurado integralmente. Sin embargo, a la fecha se presentan cambios en los patrones de distribución y demanda de viajes, en este sentido, se requiere actualizarlo teniendo en cuenta que la eficiencia del transporte es un requisito indispensable para garantizar la movilidad intermodal (terrestre, marítima, fluvial y aérea) a corto, mediano y largo plazo de los habitantes del Distrito.

En este sentido, se hace fundamental la formulación, adopción e implementación del Plan de Movilidad Intermodal (PMI) del Distrito de Buenaventura el cual, orienta las acciones para la promoción de la movilidad sostenible, integrando el ordenamiento territorial con la planificación de los sistemas de transporte, articulando y favoreciendo el incremento y aprovechamiento económico y social. Asimismo, genera alternativas robustas, eficientes y atractivas para gestionar el uso del automóvil; fomenta, consolida e integra la movilidad activa (peatones y bicicletas) y el transporte público como eje de la movilidad; contribuye al cierre de brechas entre las necesidades de movilidad rural y urbana, fortaleciendo esquemas de transporte que aprovechen el potencial fluvial y de cabotaje del distrito; y permite en general mejorar u optimizar el aprovechamiento de los espacios en las ciudades. Adicionalmente, esta herramienta de planeación busca desarrollar modelos logísticos para el transporte de mercancías (dada su interacción con el Puerto) que racionalicen su circulación urbana, minimicen los impactos de congestión y contaminación, y susciten iniciativas que promuevan el desarrollo socioeconómico y la competitividad.

En adición, bajo un consenso del bienestar colectivo de Buenaventura, en el año 2022 fue aprobado el Plan Integral Especial para el Desarrollo de Buenaventura (PIEDB), constituyéndose una herramienta esencial de articulación para la formulación de un nuevo Plan de Movilidad Sostenible y Segura, con sus dimensiones de desarrollo y sus líneas estratégicas, en el cual se establece como escenario apuesta:

“En el 2040 Buenaventura es un territorio biodiverso, pluriétnico, multicultural, alegre y pacífico; reconocido nacional e internacionalmente por las formas ancestrales e innovadoras de resolución pacífica de los conflictos territoriales y sociopolíticos; por su potencial de turismo sostenible; por su pertinente y concertado modelo de ordenamiento territorial con enfoque diferencial que salvaguarda el territorio, el agua, la flora y la fauna gracias a la recuperación, protección, aprovechamiento y conservación de los ecosistemas que contribuye a la sostenibilidad ambiental, como patrimonio natural del Litoral Pacífico, la nación y la humanidad; siendo epicentro de industrias creativas, agendas culturales y escuelas deportivas y artísticas que potencian el patrimonio material e inmaterial de la Región.

Buenaventura en su zona rural y urbana ha logrado cerrar históricas brechas de desigualdad económica y sociocultural mediante la implementación de un innovador modelo de gobernanza en el que la toma de decisiones sobre políticas públicas, presupuestos e inversiones anuales es resultado del diálogo y la concertación entre entidades oficiales territoriales y nacionales; gobiernos propios y autoridades étnicas de comunidades negras e indígenas; organizaciones sociales, culturales y agremiaciones; la academia y el sector privado. Estos actores fortalecidos en su interior despliegan acciones que realzan la vida como valor fundamental del desarrollo, mejoran la seguridad territorial

y comunitaria y fomentan el empoderamiento y la transmisión de valores y prácticas culturales ancestrales, espirituales, tradicionales y contemporáneas. Es así como se ha apropiado la Etnoeducación y educación propia como base fundamental en los procesos de crianza, socialización y formación académica en todos los niveles educativos incluyendo la formación para el trabajo, el emprendimiento y el desarrollo de las Tics; y se avanza significativamente en la implementación de un modelo de acceso y calidad de la salud como derecho social y colectivo que integra la medicina ancestral de pueblos negros e indígenas, la alopática y la alternativa.

El Distrito de Buenaventura es un territorio competitivo que articula la economía propia de producción limpia con el comercio, el turismo y los servicios logísticos y portuarios al igual que la industria local, combinada con la producción, transformación y comercialización agropecuaria, forestal y pesquera de manera sostenible, que se potencian con la presencia del Estado, la inversión extranjera y los encadenamientos productivos de actividades agroindustriales hacia el mercado internacional generando el crecimiento equitativo de la economía caracterizado por prácticas sustentables".¹

De conformidad con lo anterior, es de relevancia la formulación, adopción e implementación del Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS) del Distrito de Buenaventura con énfasis en la intermodalidad en las distintas formas de movilidad que se tiene en la región (motorizado, no motorizado, terrestre, ferreo, aéreo, fluvial y marítimo), bajo aspectos propios de la región, como territorio, ambiente y cultura. En este sentido, el Plan de Movilidad constituye el instrumento para articular un conjunto de actuaciones, técnicas y financieramente viables, encaminadas a mejorar el sistema de movilidad del distrito, garantizando la equidad, sostenibilidad y mejora en la calidad de vida de los habitantes de Buenaventura.

Asimismo, Teniendo en cuenta que el modelo de ordenamiento territorial del distrito de Buenaventura tiene más de 20 años, bajo la formulación del Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS) se deberán contemplar estrategias, programas, proyectos y metas que permitan servir de insumo técnico en el proceso de revisión y actualización de lo que establece el Plan de Ordenamiento Territorial vigente, especialmente en torno a la ocupación, la movilidad activa, la integración supra distrital, la infraestructura de movilidad y el espacio público en todos los modos de transporte.

Es por lo anterior que con el fin de mejorar las condiciones del servicio público de transporte en sus diferentes modalidades, reglamentado en el Decreto 1079 de 2015, la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996 y la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) Ley 1242 de 2008 y el decreto 804 de 2001, así como de los demás modos de transporte de la región, se requiere complementar el diagnóstico de información secundaria realizado bajo el contrato interadministrativo No. 1080 de 2023 derivado del convenio marco interadministrativo de cooperación No. 894 de 2023 entre el Ministerio de Transporte y la Universidad Nacional de Colombia, con la finalidad de realizar un diagnóstico integral y actualizado de la situación de movilidad de la zona, a través de, como mínimo, los siguientes métodos:

- Encuestas: domiciliarias, preferencias reveladas, preferencias declaradas, de interceptación u otras que se consideren pertinentes.
- Entrevistas, llamadas y visitas de campo.

¹

https://www.buenaventura.gov.co/images/multimedia/20221024_plan_integral_especial_para_el_desarrollo_de_buenaventura_piedb.pdf

- Aforos: estacionamientos, vehiculares, peatonales, bicicleta, transporte informal, transporte especial, escolar, carga y transporte acuático.
- Mediciones: velocidades operacionales, media temporal, media espacial, de recorridos.
- Inventarios.
- Otros.

Todo lo anterior, en aras de contar con elementos para desarrollar un Distrito sostenible, que permita cubrir las necesidades sociales, económicas, institucionales, de movilidad y ambientales.

En adición, fundamentados en principios de seguridad, equidad, sostenibilidad y eficiencia, se pretende mejorar la conectividad del Distrito de Buenaventura y el sistema vial, y articular las siguientes estrategias:

- ✓ Estrategias de movilidad de pasajeros en transporte público terrestre, férreo, marítimo-fluvial y aéreo, a nivel urbano, urbano-rural, intermunicipal y regional (comunitario, escolar, de cabotaje y de turismo), acorde a las características especiales de Buenaventura.
- ✓ Estrategia de movilidad para peatones y ciclistas.
- ✓ Estrategias de movilidad – tránsito.
- ✓ Estrategia de movilidad de transporte de carga.
- ✓ Estrategia de estacionamientos.

El Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS) del Distrito de Buenaventura con énfasis en la intermodalidad en las distintas formas de transporte que se tiene en la región (motorizado, no motorizado, terrestre, férreo, aéreo, fluvial y marítimo), se enmarca dentro de las políticas del gobierno local, el PIEDB, el Plan Estratégico Regional, el Master Plan el Plan de Ordenamiento Territorial, los lineamientos de la Ley de Distritos y el Plan de Desarrollo, pilares que orientan el crecimiento y desarrollo del distrito. Igualmente, el PMSS deberá identificar y expresar los aspectos que son requeridos de actualización en el Plan de Ordenamiento Territorial vigente, para el desarrollo de estrategias, programas, proyectos y metas.

Por otro lado, la formulación del PMSS debe encontrarse articulada a los estudios que se encuentran desarrollando paralelamente, como los estudios contratados por la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT) sobre la movilidad intermodal del Pacífico colombiano, así como la alineación con las agendas territoriales del Ministerio de Transporte, y de otras entidades de la nación como el Departamento Nacional de Planeación, el Ministerio de Vivienda, entre otros.

Así las cosas, la gestión pública entendida como el ejercicio de liderar, planear, dirigir, organizar y supervisar las funciones del estado, realizadas a través de las entidades que conforman la estructura orgánica del Distrito de Buenaventura, una vez fortalecidas, deben convertirse en el medio para alcanzar los objetivos y finalidades del Plan formulado para la zona urbana y rural.

Es así que el Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS) del Distrito de Buenaventura con énfasis en la intermodalidad en las distintas formas de movilidad que se tiene en la región (motorizada, no motorizada, terrestre, férrea, aérea, fluvial y marítima) requiere un modelo de gestión territorial que tenga como uno de sus propósitos mejorar la movilidad y la logística urbano-rural de manera sistemática y permanente, que efectivamente se

materialice la política de movilidad en beneficios tangibles y medibles para habitantes y visitantes del distrito de Buenaventura.

Por lo anterior, los objetivos del Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS) del Distrito de Buenaventura con énfasis en la intermodalidad en las distintas formas de movilidad que se tiene en la región (motorizado, no motorizado, terrestre, ferreo, aéreo, fluvial y marítimo) requieren un enorme esfuerzo de coordinación por parte del Distrito con las distintas instituciones del orden nacional, de manera que **la política nacional de expansión y desarrollo portuario y mejora de sus accesos pueda ser conciliada con la política distrital**, que incluirá ineludiblemente entre sus objetivos el desarrollo equilibrado y sostenible del transporte de pasajeros, cabotaje y carga, sin deterioro del nivel de vida de los Bonaverenses y pobladores del litoral pacífico.

1.1 Clasificación UNSPSC

Los servicios que forman parte del objeto del contrato a celebrar se catalogan según el clasificador UNSPSC, de conformidad con lo:

CLASIFICACIÓN UNSPSC	SEGMENTO	FAMILIA	CLASE
80101600	Servicios de Gestión, servicios profesionales de empresas y servicios administrativos	Servicios de asesoría de gestión.	Gerencia de proyectos
81101500	Servicios basados en ingeniería, investigación y tecnología	Servicios profesionales de ingeniería y arquitectura	Ingeniería Civil, Arquitectura
81102200	Servicios basados en Ingeniería, investigación y tecnología	Servicios profesionales de ingeniería y arquitectura	Ingeniería de Transporte

2. ALCANCE:

El estudio a contratar debe comprender las etapas que a continuación se relacionan:

ETAPA CERO: Apropiación resultados contrato interadministrativo No. 1080 de 2023.

ETAPA UNO: Plan de Trabajo, Metodología y Cronograma.

ETAPA DOS: Informe de Diagnóstico Integral y línea base.

ETAPA TRES: Visión y objetivos del PMSS.

ETAPA CUATRO: Formulación del PMSS.

ETAPA CINCO: Estrategias de Adopción, Ejecución, Seguimiento y Evaluación.

ETAPA SEIS : Construcción de Cartilla e Informe ejecutivo del PMSS.

3. OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DEL CONTRATISTA

1. Validar y apropiar los resultados del contrato interadministrativo No. 1080 de 2023 derivado del convenio marco interadministrativo de cooperación No. 894 de 2023 entre el Ministerio de Transporte y la Universidad Nacional de Colombia.

2. Entregar el plan de trabajo con el detalle de las actividades a ejecutar; el cual debe contemplar de manera detallada un cronograma de actividades que indique los tiempos que se requieren para el cumplimiento de cada actividad, teniendo en cuenta el desplazamiento y/o permanencia en los sitios requeridos para el cumplimiento del objeto de la consultoría.
3. Presentar informes de avance y finales de todas y cada una de las etapas de la consultoría, registro fotográfico, muestreo y demás evidencias, los cuales deberán ser aprobados por la Supervisión. Estos Informes deben poseer y presentar características y propiedades de una labor coordinada y homogénea entre las diferentes disciplinas, considerando que se trata de un Proyecto Integral y como tal debe ser concebido y ejecutado.
4. Analizar el marco regulatorio de la normatividad que debe ser tenido en cuenta, para la actualización del Plan de Movilidad sostenible y segura que integre las potencialidades específicas del distrito Buenaventura. Dicho análisis deberá contener los principios y demás factores de que se deben tener en cuenta, desde los aspectos: operacionales, administrativos, financieros, técnicos, económicos, ambientales y jurídicos.
5. Presentar propuesta para la consolidación del marco normativo y técnico necesario a nivel local para la definición del Plan de Movilidad sostenible y segura que integre las potencialidades específicas del Distrito de Buenaventura, la cual debe contener estándares de calidad; metodologías implementadas, pruebas y resultados obtenidos.
6. Identificar y detallar los aspectos que son requeridos de actualización en el Plan de Ordenamiento Territorial vigente, para el desarrollo de estrategias, programas, proyectos y metas.
7. Establecer los principios, criterios, variables y parámetros para realizar la evaluación y análisis de las características y condiciones que se deben tener en cuenta frente al transporte multimodal e intermodal en Buenaventura, para ser considerados dentro de la formulación del Plan de Movilidad sostenible y segura.
8. Incorporar el enfoque de género, diferencial y las necesidades de movilidad reducida, en el desarrollo de la consultoría y sus respectivos entregables para cumplimiento de los objetivos.
9. Asistir junto con el comité de seguimiento² a las mesas de trabajo que conforman todos los componentes de cada una de las etapas de la consultoría.
10. El Consultor deberá entregar como mínimo los productos indicados para cada una de las etapas en original en copias digitales o electrónicas, debidamente firmados por el Director de la Consultoría, llevando un control de las versiones de cada documento. Dichos productos deberán ser presentados en formato editable (informes y anexos) y pdf.
11. Presentar informe técnico final, el cual deberá ser aprobado por la supervisión, posterior a la revisión y resumen del desarrollo de las actividades contempladas, el cual deberá contener como un anexo, la bitácora de ejecución de los estudios e informes técnicos.
12. Presentar los borradores de actos administrativos que ajusten la normatividad vigente y requisitos técnicos, de competencia local para la actualización del PMSS que integre las potencialidades específicas de Buenaventura. En el proceso de revisión, se deberá acompañar las mesas de trabajo que sean citadas por el contratante, el Departamento Nacional de Planeación y el comité delegado del Distrito de Buenaventura y realizar los ajustes que se acuerden en el desarrollo de las mismas.

² Equipo de comité de seguimiento: Conformado por la veeduría que se constituirá, la Alcaldía Distrital (Secretarías de Transporte y Tránsito, Infraestructura Vial, Oficina Asesora de Planeación y Ordenamiento Territorial y Terminal de Transporte), delegados comunitarios de la mesa TVI, delegados de la comunidad, el Ministerio Público y la Interventoría y el Ministerio de Transporte.

13. En caso de que se requiera cambiar un profesional aprobado en la propuesta, se deberá presentar al supervisor del contrato, con cinco (5) días de antelación, los soportes correspondientes que acrediten las calidades y la experiencia general y específica del nuevo profesional, el cual deberá cumplir con las mismas y superiores calidades del profesional que se pretenda sustituir. El cambio solo podrá efectuarse cuando sea emitida la viabilidad por parte del contratante

4. SUPERVISIÓN

EL MINISTERIO DE TRANSPORTE vigilará el cumplimiento de las obligaciones del CONTRATISTA a través del Supervisor designado para tal fin.

5. PLAZO DE EJECUCIÓN

El plazo para la ejecución del contrato será de 12 meses 15 días, contado a partir de la firma del acta de inicio del contrato suscrita entre el consultor y el supervisor, previo el cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución.

6. ETAPAS Y PRODUCTOS DEL CONTRATO

Desarrollo del producto por etapas y entregables, así:

1. ETAPA 0: Apropiación resultados contrato interadministrativo No. 1080 de 2023

Objetivo de la etapa: El equipo técnico de la consultoría deberá realizar un análisis y validación de los resultados obtenidos en el desarrollo del contrato interadministrativo No. 1080 de 2023 derivado del convenio marco interadministrativo de cooperación No. 894 de 2023 entre el Ministerio de Transporte y la Universidad Nacional de Colombia, con el fin de apropiarse de la información secundaria recolectada y basarse en la metodología y cronograma propuesto para la generación de los productos requeridos en la etapa 1 y 2.

Tiempo de ejecución:

Se estima un periodo de ejecución de 15 días calendario.

2. ETAPA I: Plan de Trabajo, Metodología y Cronograma

Objetivo de la etapa: Desarrollar la hoja de ruta a emplear durante el proceso contractual, definiendo el alcance de las actividades que se realizarán, la metodología técnica y social determinantes para el cumplimiento del objeto del proceso, tiempos y actividades para cada una de las etapas, requerimientos y/o recursos necesarios, y en general las condiciones bajo las cuales se llevará a cabo la consultoría.

Para la revisión y aprobación de esta Etapa, debe ser presentado un informe con que contenga como mínimo la siguiente información:

1. Antecedentes y entendimiento del contexto y las necesidades del Distrito de Buenaventura, a través de los componentes Legislativo y Normativo, Financiero, de Planificación Territorial, de Movilidad, Acuático, Ambiental y de Gestión Social, con el fin de involucrar este alcance interdisciplinario para construir acciones integrales.

2. Descripción del plan de trabajo detallado que se implementará para la ejecución de cada una de las etapas y sus actividades, incluyendo sus respectivos objetivos y las herramientas que será utilizadas para cumplir el alcance del proceso. El plan de trabajo contendrá una breve descripción del equipo de trabajo que participará en las actividades, sus respectivas funciones, los tiempos de dedicación y los recursos que se destinarán para el proyecto.
3. Metodología donde se incluya la descripción de las actividades previstas, la descripción de los actores relacionados con cada actividad, los profesionales o equipo de trabajo involucrado, la información relacionada con los trabajos de campo (estrategia de recolección y análisis de la información nueva, la descripción de las herramientas de evaluación de alternativas que se vayan a analizar, y la descripción de actividades y metodologías para la formulación de programas y proyectos). En la metodología se debe especificar la estrategia que utilizará en el desarrollo del Plan y su articulación con el modelo de ordenamiento territorial establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), desde las etapas iniciales hasta la etapa de formulación y descripción de cada uno de los programas y proyectos.
Asimismo, la metodología debe complementar la estrategia de socialización y de participación de las entidades administrativas, la comunidad y los actores de interés, generada bajo el contrato interadministrativo No. 1080 de 2023 derivado del convenio marco interadministrativo de cooperación No. 894 de 2023 entre el Ministerio de Transporte y la Universidad Nacional de Colombia, con el objetivo de hacer del PMSS un estudio inclusivo, donde se pongan a consideración sus necesidades, opiniones, perspectivas y prioridades desde la fase de diagnóstico hasta la fase de formulación, que faciliten a futuro su apropiación e implementación. Esta integración puede hacerse a través de reuniones, talleres, entrevistas, grupos focales, permanencia del equipo en territorio, y demás herramientas de participación que cumplan este objetivo, las cuales se deben sustentar y detallar en este documento.
4. Cronograma de trabajo detallado con las actividades a adelantar donde se incluyan sus fechas y periodos de desarrollo e implementación, tiempo de entrega de productos, tiempos de revisiones y aprobaciones, relaciones entre actividades que son requeridas en las distintas etapas del proceso, hitos del cronograma, personal que será asignado en sus distintas etapas y recursos. El cronograma debe incluir las fechas de realización de reuniones y talleres para socialización y participación de los actores y la comunidad, así como una descripción de los entregables por parte de la consultoría en fechas que no superen los tiempos establecidos en el contrato. Estas actividades se incluirán como hitos en el cronograma.

NOTA 1: Este informe deberá cubrir todos los componentes formulados en los requisitos mínimos de las etapas II, III, IV, V, VI, VII que se relacionan a continuación.

NOTA 2: El consultor deberá tener en cuenta el cumplimiento de la Resolución 20203040015885 expedida en el mes de octubre de 2020 por el Ministerio de Transporte y demás normatividad vigente.

Entregable:

Documento del Plan de trabajo, metodología y cronograma con anexos.

Tiempo de ejecución:

Se estima un periodo de ejecución de 15 días calendario.

3. ETAPA II: Informe de diagnóstico y línea base

Objetivo de la etapa: Conocer el estado actual del Sistema de Movilidad del Distrito de Buenaventura e identificar y priorizar las necesidades del territorio de acuerdo con las dinámicas, los indicadores y los patrones de movilidad de personas y carga en el área urbana y rural del Distrito; así como de las características de movilidad a nivel regional.

Para el logro efectivo de la presente etapa, donde se pueda contar con información completa y robusta desde las diferentes aristas de recopilación de información, se deberá desarrollar un diagnóstico y aproximación metodológica partiendo, pero sin limitarse, a la información que se encuentra disponible mediante los productos del contrato interadministrativo No. 1080 de 2023 derivado del convenio marco interadministrativo de cooperación no. 894 de 2023 entre el Ministerio de Transporte y la Universidad Nacional de Colombia, y realizar de manera complementaria toma de información primaria en campo, así como desarrollar un proceso participativo con la comunidad y demás grupos de interés, en el marco de la mesa TVI.

De manera general, el diagnóstico debe incluir como mínimo lo siguiente:

- Contexto y análisis del marco normativo nacional y local en relación con la movilidad, tránsito y transporte.
- Diagnóstico y análisis financiero del territorio en relación con ingresos y gastos del sector movilidad, transporte y tránsito.
- Diagnóstico y análisis de la estructura urbana, modelo de ocupación territorial, usos del suelo, indicadores socioeconómicos del territorio.
- Diagnóstico y análisis de la movilidad, tránsito y transporte.
- Diagnóstico y análisis de externalidades de movilidad.
- Construcción y análisis de la matriz DOFA.

Ahora bien, se realizan precisiones complementarias a tener en cuenta en el desarrollo de la presente fase:

1. En la recopilación de información primaria y de la consulta de fuentes oficiales, se deberá realizar los esfuerzos necesarios para obtener mayor información sobre: Estado de los Planes de Ordenamiento Social de la propiedad rural POSPR; Validación de la visión departamental del (POTD) y nacional (PMTI) y su relación con las apuestas de los habitantes del Distrito; Estado de ejecución de los programas y proyectos vinculados a los Planes de Desarrollo Nacional, Departamental, Distrital y Regionales (RAP Pacífico); Correspondencia de programas y proyectos del POTD con el Plan de Desarrollo Distrital 2024-2027 y el PIEDEB; Estado de ejecución programas y proyectos se han ejecutado en el Distrito del programa de ejecución del POT 2001; Validación de aspectos específicos que se requiere modificar en el próximo POT para ser incluidos en el PMSS.
2. El análisis de información primaria debe estar directamente relacionado con el sistema de movilidad del territorio (pasajeros y carga; terrestre, ferreo, aéreo y acuático)³, teniendo en cuenta las características territoriales, ambientales, étnicas y culturales del Distrito de Buenaventura y el litoral pacífico.
3. Contexto y análisis del marco normativo nacional y local de Tránsito: Régimen nacional, regional y distrital de tránsito; principios rectores; regulación sobre

³ Puede llegar a afectarse por temporadas atípicas para la recolección de información.

circulación de peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos; autoridades de tránsito y cumplimiento del régimen normativo.

4. Contexto y análisis del marco normativo nacional y local de Transporte: Sistema nacional, regional y distrital de transporte; principios rectores; regulación del transporte; infraestructura del transporte; modos y medios de transporte y servicios conexos al transporte.
5. Contexto y análisis del marco normativo nacional y local de Movilidad y seguridad vial: Movilidad urbana y regional, sostenible y activa; enfoques (de género diferencial, de participación, etc); seguridad vial con enfoque de sistema seguro; educación en seguridad vial; planes estratégicos de seguridad vial.
6. Contexto y análisis del marco normativo nacional y local de Infraestructura vial: POT y planes parciales que involucren el desarrollo de infraestructura vial, peatonal, logística y de transporte. Proyectos de construcción de infraestructura que se vayan a incluir en el Plan de Desarrollo de la administración que inicia en enero de 2024.
7. Contexto y análisis del marco normativo nacional y local del Enfoque de género y diferencial: Política pública local de enfoque de género y diferencial orientada hacia la prestación del servicio público de transporte, hacia el acceso a la oferta de infraestructura y de servicios de tránsito y de transporte.
8. Construir la serie para los ingresos y gastos de inversión relacionados con el sector movilidad para los últimos cuatro años.
9. Analizar la tendencia y el ritmo de crecimiento no solamente de la inversión en el sector, si no por tipo de gasto.
10. Elaborar un análisis del comportamiento de los indicadores de los proyectos ejecutados durante el cuatrienio.
11. Identificar, a partir de los gastos de inversión, los valores asignados en cada año del cuatrienio al sector movilidad, determinando las prioridades de la administración.
12. Analizar las cifras asignadas en el presupuesto, con el fin de validar con los diferentes componentes (movilidad, ambiental, gestión social), si con el presupuesto es factible atender las necesidades de inversión identificadas en la fase de diagnóstico.
13. Elaborar el tablero de control a partir de los indicadores de los proyectos, estableciendo mesas de trabajo con las diferentes entidades y lideradas por la Secretaría de Planeación.
14. Diseñar el sistema de seguimiento a los planes de acción de las entidades que conforman el sector de movilidad; para tal efecto se deben definir los criterios con los cuales se van a medir las actividades establecidas en dichos planes y establecer el sistema de ponderación correspondiente.
15. Realizar visitas de campo o verificaciones con drones para evidenciar las condiciones de desarrollo formal e informal en las zonas de expansión, desarrollo y redesarrollo por considerar que allí se consolidan zonas de usos atractores o generadores de viajes. En caso de ser necesario, deberán realizarse grupos focales con comunidades o grupos organizados o representantes de las Juntas de Acción Comunal (JAC) de los barrios o comunas identificadas con mayor desarrollo y construcciones para establecer sus necesidades de movilidad y existencia de espacio público y equipamientos.
16. Desarrollo de entrevistas o grupos focales con actores locales (presenciales o virtuales) tanto gubernamentales, como grupos organizados, Mesas donde participa el Comité del Paro Cívico y JAC, con el fin de corroborar la siguiente información: Estado de los Planes de Ordenamiento Social de la propiedad rural POSPR -

Validación de la visión departamental del (POTD) y nacional (PMTI) y su relación con las apuestas de los habitantes del Distrito, los actores sociales y de gobierno vinculados a su implementación - Estado de ejecución de los programas y proyectos vinculados a los Planes de Desarrollo Nacional, Departamental, Distrital y Regionales (RAP Pacífico) - Correspondencia de programas y proyectos del POTD con el Plan de Desarrollo Distrital 2024-2027 y el PIEDB - Estado de ejecución programas y proyectos se han ejecutado en el Distrito del programa de ejecución del POT 2001 - Validación de aspectos específicos que se requiere modificar en el próximo POT para ser incluidos en el PMSS.

17. Caracterización y análisis de los componentes que integran la oferta de infraestructura, tránsito y transporte para modos motorizados y no motorizados, mediante el resultado de la toma de información primaria que permita caracterizar la funcionalidad y estado de esta.
18. Caracterización y análisis de la demanda de transporte para cada uno de los modos de transporte existentes en el Distrito, se deberán presentar los análisis del comportamiento de los flujos y patrones de la demanda de transporte en el territorio (matriz origen – destino de todos los modos de transporte urbano y rural en todo el territorio: Aforos, estudios de frecuencia y ocupación, velocidades, entre otros).
19. Caracterización y análisis de los componentes estratégicos alineados con la Política Nacional Logística (Desempeño logístico, Tercerización, Comercio exterior, Prospectiva y Logística regional).
20. Construcción y calibración del modelo de transporte de cuatro (4) etapas⁴ que permitirá representar adecuadamente la situación actual y planificar el sistema de movilidad (para todos los modos de transporte) en el futuro a corto, mediano y largo plazo.
21. Identificación de corredores logísticos definidos por el gobierno nacional con el fin de que el Distrito garantice la continuidad dentro de su jurisdicción. Lo cual se podrá realizar a partir del inventario de infraestructura para la movilidad en articulación con los resultados obtenidos de la matriz origen – destino y la estructuración del modelo de transporte para el distrito de Buenaventura para las diferentes temporalidades de ejecución (corto, mediano y largo plazo).
22. Establecer las condiciones de intermodalidad actual en el Distrito. Lo anterior, a partir del análisis de resultados de la matriz origen – destino y la estructuración del modelo de transporte para el distrito de Buenaventura para las diferentes temporalidades de ejecución (corto, mediano y largo plazo).
23. Diagnóstico y análisis de externalidades de movilidad, tales como son las relacionadas con Aspectos ambientales, Aspectos sociales,
24. Debe considerarse la participación de pueblos étnicos indígenas y negros y ciudadanía: el consultor deberá realizar talleres de participación ciudadana de acuerdo con los diferentes grupos de interés identificados en la Etapa I para consignar las diferentes problemáticas del territorio.
25. Debe entregarse la cartografía y geodatabase del diagnóstico de movilidad que dé cuenta de los análisis efectuados.

Entregables:

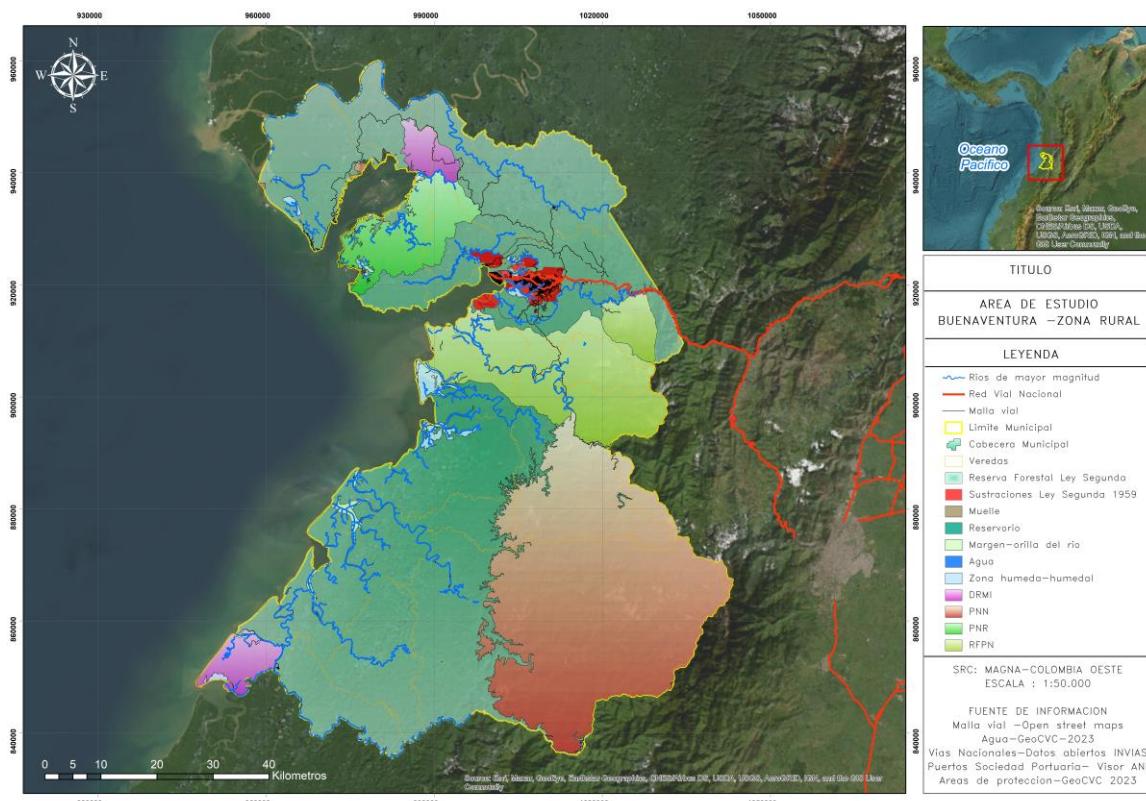
⁴ El consultor deberá entregar las macros, scripts y demás archivos que permitan utilizar el modelo de transporte en el software que será convenido entre las partes. Asimismo, se deberán realizar jornadas de capacitación al Distrito para la transferencia de conocimiento y fortalecimiento de capacidades de las entidades (mínimo 10 horas).

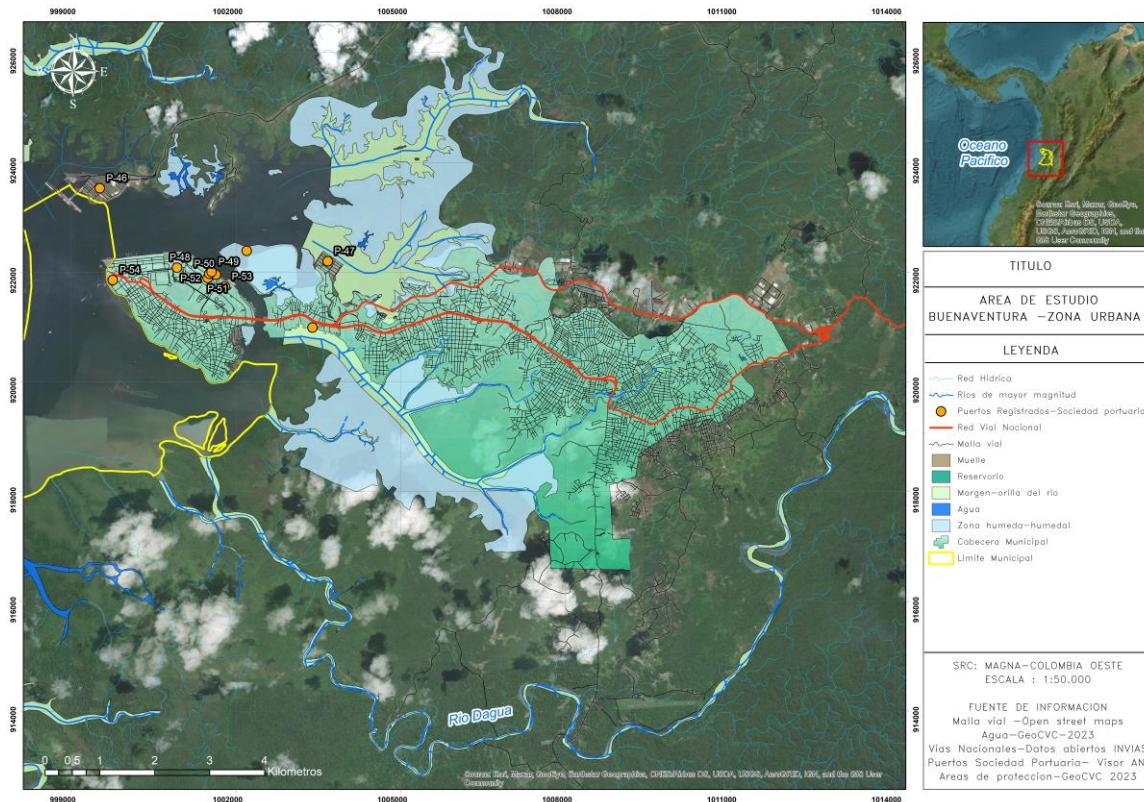
- a) Documento de diagnóstico y línea base del sistema de movilidad (sistemas de transporte público colectivo, individual y privado, especial, mixto, modos no motorizados, carga, logística, cabotaje, fluvial, aéreo, férreo, estacionamientos e infraestructura de transporte, entre otros), teniendo en cuenta los resultados y análisis de la información primaria recopilada.
- b) Anexos: Bases de datos, Matriz de Hogares Origen – Destino, encuestas de preferencia declarada y revelada, aforos, conteos, y demás ejercicios de levantamiento de información primaria, memorias de los talleres de participación (terrestre- aéreo-férreo- marítimo-fluvial)
- c) Modelo de transporte, diccionario y un manual de operación detallado de la herramienta.
- d) Cartografía y geodatabase asociada

Tiempo de ejecución:

Se estima un periodo de ejecución de 6 meses.

NOTA 1: Se deberá realizar encuestas de origen-destino a través de muestras representativas, en el casco urbano, en la zona rural (que comprende Tierras de Comunidades Negras y Resguardos Indígenas), considerando sus diferentes modos de transporte, con la finalidad que el PMSS tenga la cobertura real de las necesidades de sus ciudadanos. A continuación se ilustra visualmente el área de cobertura y como anexo al presente documento se detalla el mismo.





NOTA 2: Es importante señalar que para efectos de calidad y efectividad del levantamiento de información en campo se podrán vincular herramientas tecnológicas para agilizar y optimizar procedimientos y actividades.

4. ETAPA III: Componente prospectivo y estratégico del Plan.

Objetivo de la etapa: Construir el componente estratégico y la visión prospectiva del Plan, en el cual se incluyen los objetivos principales, las estrategias y las metas respectivas. La visión de este Plan debe responder a la calidad de vida de los bonaverenses, estableciendo como eje principal la escala humana de las ciudades, así como los modos de transporte sostenibles e intermodal. Este instrumento de planificación identifica las necesidades derivadas del desarrollo urbano con el objetivo de crear una herramienta de gestión que articule los diferentes modos de transporte, racionalice el uso del espacio físico, priorice los modos sostenibles, articule las condiciones de movilidad que tienen relación con las instalaciones portuarias, y desarrolle un entendimiento integral de la visión y vocación del distrito de Buenaventura la ciudad.

Esta etapa contiene:

1. Implementación de la metodología de construcción participativa y socialización propuesta en la Etapa predecesoras.
2. Generación de la propuesta de visión del PMSS.

3. Definición de los objetivos específicos, estrategias y metas que se buscan con el Plan, así como la selección de escenarios futuros basados en el análisis de las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades del sistema de movilidad, garantizando la evaluación integral de la intermodalidad en las distintas formas de desplazarse que se tiene en la región (motorizado, no motorizado, terrestre, férreo, fluvial, marítimo y aéreo).
4. Modelo de transporte de 4 etapas debidamente calibrado.

NOTA: Para la construcción del componente estratégico del plan se debe apoyar en la estrategia de participación definida en la Etapa I, vinculando a los diferentes actores interesados. Además, integrar los elementos de la visión compartida de prospectiva del Plan Integral Especial De Desarrollo de Buenaventura (PIEDB). Así mismo, se debe tener en cuenta los principios, estrategias y recomendaciones de la Nueva Agenda Urbana de ONU Hábitat, Objetivos de Desarrollo Sostenible - ODS y Desarrollos Orientados al Transporte - DOT.

Entregables:

- a) Documento de visión y los objetivos generales del Plan.
- b) Documento con los objetivos específicos y definición de escenarios futuros.
- c) Documentos de resultados de las jornadas de construcción participativa y socialización.
- d) Modelo de transporte de 4 etapas, diccionario y un manual de operación detallado de la herramienta.

Tiempo de ejecución:

Se estima un periodo de ejecución de 0,5 meses.

NOTA: Bajo el componente social se debe contemplar la debida integración de actores de la región para fomentar un dialogo abierto y participativo, incluyendo representantes de organizaciones sociales y ambientales; Mesa del Comité del Paro Cívico; comunidades de territorios colectivos y resguardos indígenas; ediles; Juntas de Acción Comunal; ciudadanía de las zonas urbanas y rurales.

5. ETAPA IV: Formulación del plan

Objetivo de la etapa: Construcción de un documento técnico de soporte, basado en el diagnóstico realizado, en el cual se incluyan los programas y proyectos que conllevan al cumplimiento de los objetivos enmarcados en el Plan, incluyendo los análisis, escenarios y desarrollo técnico que sustente el cumplimiento de los objetivos de movilidad sostenible y segura, y las decisiones normativas que se definan para cada uno de los componentes del plan, así como también los costos estimados de ejecución y los indicadores de seguimiento y evaluación del instrumento durante su periodo de ejecución. Dentro de su estructura se deberá contemplar como mínimo los siguientes componentes:

1. Estratégico, desarrollado en la Etapa 3 en el cual se definen los objetivos de movilidad sostenible y segura, estrategias y metas del plan: definición de las políticas de movilidad, considerando que las mismas deben estar articuladas con la política nacional y con los instrumentos de planificación existentes en el territorio (Plan de Ordenamiento Territorial (POT), Plan Integral Especial de

Desarrollo de Buenaventura (PIEDB), planes maestros, Plan de Desarrollo Distrital, principios y estrategias de la Nueva Agenda Urbana ONU Hábitat, DOTS y ODS, entre otros).

Para el desarrollo de este componente, se deberán:

- i. Apropiar todas aquellas estrategias identificadas en el documento PIEDB (2022), que por su relevancia deben ser consideradas de manera particular en la etapa de formulación del PMSS, pues allí se establecen los programas y sus objetivos, las metas de resultado del programa, la línea base, los indicadores de resultado, las acciones para garantía de derechos, la mesa temática asociada, los proyectos, plazos en escenarios de corto, mediano y largo plazo y el responsable desde el estado colombiano.
 - ii. Formular estrategias y metas para articular el plan de movilidad sostenible y seguro con la estructura urbano territorial de los instrumentos de ordenamiento del territorio.
 - iii. Formular estrategias y metas para incrementar la movilidad con mayor eficiencia energética y menor contaminación y congestión en los desplazamientos urbanos, rurales y regionales.
 - iv. Formular estrategias y metas para garantizar condiciones de seguridad en la movilidad.
 - v. Formular estrategias para la organización del estacionamiento, parqueaderos y embarcaderos.
2. Ejecución, constituido por el conjunto de programas y proyectos del plan indicando los responsables de la ejecución de los mismos, así como sus fuentes de financiación. Es importante considerar:
 - i. Definición del plan de inversión, de acuerdo con cada una de las líneas estratégicas, programas y proyectos que lo integran, así como los horizontes de planeación de cada uno de estos.
 - ii. Definición de herramientas de gobierno para la ejecución de programas y proyectos.
 - iii. Elaborar líneas de tiempo que establezca plazos e hitos de ejecución de las acciones del Plan.
 - iv. Definir los costos del Plan por cada línea estratégica. Identificación de las fuentes de financiamiento disponibles y alternativas para la implementación del Plan⁵.
 - v. Propuesta de un modelo institucional eficiente y robusto que defina e instrumentalice las competencias de las entidades y/o proponga mecanismos para la implementación del Plan⁶. Se deben explorar alternativa de integración público privadas.
 - vi. Propuesta de infraestructura tecnológica (software y hardware) que permita la usabilidad de los resultados del PMSS.
 3. Seguimiento y evaluación, constituido por los indicadores e instrumentos de seguimiento de las metas y los mecanismos de evaluación de cumplimiento de

⁵ Aplicación de fuentes de financiamiento alternativas mencionadas en el Art. 97 de Ley 1955 de 2019. Así mismo, se deberán considerar fuentes financieras a disposición del Distrito de Buenaventura como el Sistema General de Regalías, OCAD PAZ, obras por impuestos, Fon Buenaventura, etc.

⁶ Evaluar la pertinencia de crear una Gerencia de proyectos para formular, implementar, gestionar las acciones del Plan.

los planes. Se deberán estimar los indicadores de línea base de cada uno de los indicadores propuestos.

4. Identificación de riesgos y acciones para su mitigación, contiene la matriz de riesgos, en la que se identifiquen las amenazas y riesgos que puedan afectar la movilidad sostenible y segura durante el tiempo de su ejecución, que incluya las acciones a desarrollar en caso de presentarse.
5. Elaborar proyecto de acuerdo o decreto para reglamente el PMSS.
6. Elaborar las conclusiones del Plan y las recomendaciones sobre los lineamientos y herramientas de planeación con los que cuenta el territorio.
7. Realizar un evento masivo de socialización de este plan a la comunidad en general, liderado por la Alcaldía Distrital en cabeza de la Secretaría de Tránsito y Transporte, el Ministerio del Transporte e inspecciones fluviales, la DIMAR, INVÍAS, y el MPCB.

Entregable:

- a) Documento de la Estructuración y formulación del PMSS con anexos.
- b) Cartografía y base de datos geográfica asociada.
- c) Modelo de Transporte con los escenarios evaluados.
- d) Fichas resumen de cada uno de los planes, programas y proyectos según medio y modo de transporte.
- e) Documento concertado de proyecto de Decreto/Acuerdo y su respectivo anexo técnico.
- f) Memorias del evento masivo de socialización que sea realizado.

Tiempo de ejecución:

Se estima un periodo de ejecución de 3,5 meses.

NOTA 1 : Para la formulación del PMSS se deben analizar los mecanismos para financiar los proyectos y obtener las metas que se determinen, lo cual incluye la revisión del presupuesto distrital, ingresos tributarios, transferencias gubernamentales, fondos específicos asignados al territorio para temas particulares, ingresos por servicios distritales, Asociaciones público privadas, donaciones y subvenciones, concesión de bienes distritales, deudas distritales, recursos propios, obras por impuestos, otros.

NOTA 2: Bajo el componente social se debe contemplar la debida integración de actores de la región para fomentar un dialogo abierto y participativo, incluyendo representantes de organizaciones sociales y ambientales; Mesa del Comité del Paro Cívico; comunidades de territorios colectivos y resguardos indígenas; ediles; Juntas de Acción Comunal; ciudadanía de las zonas urbanas y rurales.

6. ETAPA V Adopción, Ejecución, Seguimiento y Evaluación del PMSS

Objetivo de la etapa:

- Adopción: Se debe indicar y describir el procedimiento recomendado para la adopción del Plan de Movilidad Sostenible y Seguro (Decreto o el acto administrativo), que desarrolle disposiciones normativas para todas las etapas y componentes.
- Ejecución: Donde se ejecutará el Plan de Movilidad Sostenible y Segura y se garantizará el desarrollo, implementación y seguimiento de los programas contemplados para su ejecución. Así mismo se deberá Incorporar los

- programas y proyectos al respectivo Plan de Desarrollo, definiendo los tiempos de ejecución, recursos económicos necesarios y de personal.
- Seguimiento y Evaluación: Se deberán proponer las actividades de seguimiento y evaluación del Planes de Movilidad Sostenible y Segura del Distrito de Buenaventura, en los cuales como mínimo se debe: Establecer Indicadores de Desempeño - indicadores Financieros - Indicadores de Eficiencia o gestión - Indicadores de Efectividad o Impacto - Desarrollar Instrumentos de Recolección de Datos - Asignar Responsabilidades - Fomentar la colaboración interinstitucional - Realizar Evaluaciones Periódicas - Implementar Auditorías Externas - Involucrar a la Comunidad - Ajustar Estrategias según Resultados - Implementar Plataformas Tecnológicas - Establecer Mecanismos de Retroalimentación.

Entregables:

- a) Metodología y Propuesta de Adopción del Plan de Movilidad Sostenible y Seguro
- b) Metodología de Seguimiento y Evaluación de los programas y proyectos propuestos en el Plan de Movilidad Sostenible y Seguro.

Tiempo de ejecución:

Se estima un periodo de ejecución de 1 mes.

7. ETAPA VI: Informe ejecutivo y cartilla del PMSS

Objetivo de la etapa: Partiendo del producto final, realizar un informe ejecutivo tipo publicación (máximo 50 hojas) que incluya diseño, redacción, edición, diagramación y corrección de estilo, al igual que infografías (mínimo 5), diagramas y ayudas visuales que faciliten la comunicación del contenido técnico a diferentes actores. El informe ejecutivo tipo publicación deberá ser entregado en formato digital, con las especificaciones solicitadas por la imprenta.

Así mismo, se debe realizar una cartilla, como instrumento de fácil acceso y consulta, el mismo deberá contener como mínimo: Misión, Visión, Política, Objetivos, Diagnóstico, formulación, Componente Urbanístico, Infraestructura (Vial, acuática, férrea), Tránsito y Transporte, Sistema de Regulación y Control de Tránsito, Normatividad Asociada al sistema de Movilidad, Modelo de Movilidad, Estrategias, Programas, Seguimiento y Control.

Entregables:

- a) Informe ejecutivo tipo publicación (PDF y editable)
- b) Cartilla (PDF y editable)
- c) Infografías

Tiempo de ejecución:

Se estima un periodo de ejecución de 15 días.

4. INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL PROFESIONAL DEL CONTRATISTA

Para analizar la información del personal del CONTRATISTA, se tendrán en cuenta las

siguientes consideraciones:

- a) Los soportes académicos y de experiencia de los perfiles que están descritos en el Anexo Técnico serán verificados por la entidad y la incorporación de los recursos y personal al proyecto deberá ser acorde con las necesidades del proyecto, previa autorización del respectivo Supervisor del Contrato y de la Unidad Ejecutora correspondiente
- b) El CONTRATISTA debe cumplir con los requisitos establecidos en el pliego de condiciones en lo que respecta a contabilización de la experiencia profesional y acreditación de formación y experiencia.
- c) Las certificaciones de experiencia de los profesionales deben ser expedidas por la persona natural o jurídica con quien se haya establecido la relación laboral o de prestación de servicios.
- d) En la determinación de la experiencia y la formación académica de los profesionales se aplicará la equivalencia detallada los estudios previos.
- e) La entidad podrá solicitar en cualquier momento al CONTRATISTA los documentos que permitan acreditar el valor y el pago correspondiente de cada uno de los profesionales empleados en la ejecución del contrato y que estén acorde con el valor de los honorarios definidos a la fecha de ejecución del contrato, en el caso en el cual sea establecido un valor de honorarios de referencia.
- f) EL CONTRATISTA se obliga a que los profesionales estén disponibles (físicamente o a través de medios digitales) cada vez que la entidad los requiera, indistintamente de la dedicación que estos ostenten, so pena de aplicar las sanciones contractuales.
- g) La entidad se reserva el derecho de exigir el reemplazo o retiro de cualquier contratista o trabajador vinculado al contrato, sin que ello conlleve a mayores costos para la entidad, detallando las razones debidamente justificadas por la cual solicita dicho cambio.
- h) Solo serán aceptados los cambios de personal solicitados por el CONTRATISTA al MINISTERIO DE TRANSPORTE por fuerza mayor o que estén debidamente soportados y justificados por el profesional que no pueda continuar en el proyecto, dado que la Supervisión deberá garantizar la permanencia del personal en el proyecto, lo contrario generaría discontinuidad y reprocesos en el desarrollo de los proyectos en ejecución, dado que personal deberá cumplir con las calidades académicas y profesionales exigidas en el pliego de condiciones; así las cosas, adicional a la carta de renuncia, deberá presentar los soportes que motivan su retiro para que la Entidad pueda entrar a realizar su verificación.

El personal relacionado será contratado por el contratista y su costo debe incluirse dentro de los gastos administrativos generales del contrato. Se aclara que los perfiles que hacen parte del personal clave, deben cubrir todo el plazo de ejecución del proyecto indistintamente de su porcentaje de dedicación. Para los demás perfiles profesionales, en caso de que la entidad los requiera deberán estar disponibles indistintamente de su porcentaje de participación, con el fin de lograr el cumplimiento del objeto contractual y las obligaciones derivadas del Supervisor, para lo cual se podrá hacer uso de medios virtuales.

PERFIL REQUERIDO	CANTIDA D	FORMACIÓN ACADÉMICA / REQUISITOS	EXPERIENCI A GENERAL	EXPERIENCIA ESPECÍFICA
Director de proyecto	1	Ingeniero de Transporte y Vías, Ingeniero Industrial,	No menor a 12 años	E1: Por lo menos haber participado en 5 proyectos de Planes de Movilidad como Director o Gerente

		Ingeniero Civil, Ingeniero de Sistemas, Administrador de empresas, <u>Arquitecto</u> , o afines, con Título de Maestría o Doctorado, relacionado con Transporte, Planeación de Transporte, Tránsito y Transporte, planeación urbana, urbanismo, o afines.		<u>para regiones o territorios mayores a 100 mil habitantes</u>
Experto financiero	1	Economista, Ingeniero y/o Administrador con Especialización y/o Maestría en Finanzas, Economía, Gestión de Proyectos o equivalentes	No menor a 8 años	E1: Por lo menos haber participado en 3 proyectos de Planes de Movilidad como analista/asesor/consultor/experto en aspectos financieros y/o económicos.
Experto en planificación del territorio	1	Arquitectura, Ingeniería de Transporte y Vías, Ingeniería Civil y/o Urbanismo con Especialización y/o Maestría en Planificación Urbana, Urbanismo, o afines	No menor a 8 años	Por lo menos haber participado en tres (3) proyectos de Planes de Movilidad como analista/asesor/consultor/experto en planificación urbana y/u territorial y/u ordenamiento territorial.
Experto ambiental	1	Ingeniería Ambiental, Ingeniería Sanitaria, Ingeniería de Transporte y Vía y/o Ingeniería Industrial, con Especialización y/o Maestría en Ingeniería Ambiental, Gestión Ambiental, Medio Ambiente, o afines	No menor a 8 años	Por lo menos haber participado en tres (3) proyectos de Planes de Movilidad como analista/asesor/consultor/experto en aspectos de ambientales y/o impacto ambiental.
Experto en modelación de transporte	1	Ingeniero de Transporte y Vías, Ingeniero Industrial, Ingeniero Civil, Ingeniero de Sistemas, Estadístico, y/o Matemático, con Especialización o Maestría en Transporte, Planeación de Transporte, Tránsito y Transporte,	No menor a 8 años	Por lo menos haber participado en dos (2) contratos en planeación de transporte urbano como especialista en modelación que involucre la construcción y/o operación de modelos de 4 etapas.

		o afines		
Experto en movilidad y transporte	1	Ingeniería de Transporte y Vías, Ingeniería Industrial, Ingeniería Civil, y/o Arquitectura con Especialización y/o Maestría en Tránsito, Transporte, Ingeniería de Transporte, o afines..	No menor a 8 años	Por lo menos haber participado en tres (3) contratos de Planes de Movilidad como analista/asesor/consultor/experto en movilidad y/o transporte.
Experto en legislación de transporte y tránsito	1	<u>Derecho con Especialización y/o Maestría en Derecho del Transporte, en Derecho Urbano o afines</u>	No menor a 8 años	Por lo menos haber participado en tres (3) en contratos de revisión y/o estructuración legal y/o elaboración de normatividad para la implementación de actos administrativos legales de políticas, programas o proyectos de transporte o movilidad en Colombia, en el cual haya participado mínimo en un proyecto de transporte acuático.
Experto en gestión social	1	Profesional en áreas de Ciencias Sociales, Ciencias Humanas, Educativas, Económicas, Administrativas o afines.	No menor a 5 años	Por lo menos haber participado en tres (3) contratos como gestor social en proyectos de movilidad y/o transporte.
Experto en movilidad acuática	1	Profesional en Ingeniería Civil, Ingeniería de Vías y Transporte o Ingeniería Naval y afines, con especialización y/o Maestría cuyo núcleo básico de conocimiento sea en Administración, Economía, Transporte Ingeniería o sus equivalencias.	No menor a 8 años	Por lo menos haber participado en tres (3) proyectos como analista / asesor / consultor/experto en movilidad y/o transporte acuático.
Experto(a) tecnológico	1	Ingeniería de Sistemas, Ingeniería en Tecnología, Ingeniería de telecomunicaciones, Ingeniería multimedia, Ingeniería de software	No menor a 8 años	Por lo menos haber participado en tres (3) proyectos de Planes de Movilidad como analista/asesor/consultor/experto en tecnología o sistemas inteligentes de transporte

	o afines, con Especialización y/o Maestría Gestión de Sistemas de Información, Transporte, Sistemas Inteligentes de Transporte, Modelación y Simulación de Sistemas, Sistemas de Información o equivalentes		
--	---	--	--

NOTA 1: El personal de trabajo requerido para el desarrollo del presente proceso debe buscar de forma prioritaria que sea con profesionales del distrito de Buenaventura y/o de la región Pacífica

El personal relacionado anteriormente es el personal operacional y profesional mínimo necesario para la ejecución del proyecto.

Si el Contratista contrata personal adicional, este correrá por su cuenta, por lo que no habrá lugar a pago alguno por parte de la Entidad frente al personal extra que el CONTRATISTA utilice en la ejecución del contrato, ya que la Entidad en la etapa de planeación estableció el personal profesional y operacional mínimo requerido para el cumplimiento del contrato y fue objeto de observaciones por los interesados en el Proceso de Contratación.

Para cada uno de los profesionales mencionados se deberá anexar fotocopia de la tarjeta profesional y certificado de vigencia y antecedentes expedido por el consejo profesional competente. Los estudios de posgrado que se exijan como requisito mínimo se acreditarán mediante copia de los diplomas respectivos o certificado de obtención del título correspondiente. Además, la Entidad podrá solicitar las certificaciones laborales que permitan verificar la información relacionada en los Anexos.

Para cada uno de los profesionales se debe aportar la información solicitada.

5. NOTAS TÉCNICAS ESPECÍFICAS PARA EL PROYECTO DE CONTRATISTA

El CONTRATISTA deberá realizar el proyecto en aplicación la Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, delegando al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de Tránsito, para; definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito, y delegando a las autoridades de tránsito para que promuevan la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en la ley.

Los decretos 1402 y su complementario 1812 de 2017 y La ley 1872 de diciembre de 2017 corresponden al marco normativo que reconoce jurídicamente los acuerdos de paro cívico de Buenaventura de 2017 y establecen la creación del fondo para el desarrollo integral del distrito especial de Buenaventura para el cumplimiento de la totalidad de estos acuerdos.

Sumado a lo anterior, el Ministerio de Transporte, a través de la Resolución 20203040015885 expedida en el mes de octubre de 2020, que reglamentó la Ley 1083 de

2006 mediante la cual se crean los Planes de Movilidad Sostenible y Segura para los municipios, distritos y áreas metropolitanas que están obligados a adoptar el Plan de Ordenamiento Territorial. En dicha resolución, el Ministerio establece que los municipios, distritos y áreas metropolitanas que cuenten con una población superior a los 100.000 habitantes, deberán formular los Planes de Movilidad teniendo en cuenta el Plan Nacional de Desarrollo "Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad". Este documento incluye lineamientos que corresponden a ejecutar y definir la orientación de las políticas de movilidad, a partir de objetivos y metas sostenibles, articulados con los respectivos Planes de Ordenamiento Territorial, garantizando la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos con el fin de mejorar la calidad de vida de las personas y la competitividad de la entidad territorial. Adicionalmente, el Ministerio de Transporte reglamentó que los Planes de Movilidad Sostenible y Segura deberán considerar categorías que respondan a las condiciones de conectividad, accesibilidad y desplazamiento, dando así priorización a los medios de transporte no motorizados, a la movilidad activa (peatón y bicicleta) y al transporte público con tecnologías de bajas o cero emisiones.

Conforme a la citada Resolución del Ministerio de Transporte, cada autoridad encargada de proyectar y desarrollar el Plan de Movilidad Sostenible y Segura tendrá un plazo máximo de 24 meses para su elaboración o ajuste, según corresponda. Cada plan deberá considerar cinco etapas fundamentales para su implementación: el diagnóstico, que comprende el documento que determine los indicadores y patrones de movilidad; la formulación, para definir los escenarios técnicos que sustenten los objetivos de movilidad, así como los costos de ejecución; la adopción, periodo en el que se realizará la socialización del plan; la ejecución, para cumplir con los objetivos de movilidad sostenible, y finalmente la etapa de seguimiento y evaluación.

El CONTRATISTA seleccionado, deberá llevar a cabo todas las labores necesarias para la realización del análisis contratado y cumplir con los requisitos técnicos establecidos en los documentos del proceso.

El CONTRATISTA en todo momento, tanto en la etapa contractual como la post-contractual, deberá atender los requerimientos que efectúe el MINISTERIO DE TRANSPORTE, por deficiencia de la información, falta de claridad de criterios y conceptos técnicos o calidad del producto, so pena de la aplicación de las sanciones pertinentes, o el siniestro de las garantías de cumplimiento o calidad del servicio, la que aplique. Cabe anotar, que es total responsabilidad del CONTRATISTA garantizar el cumplimiento y suficiencia de requerimientos técnicos, por lo que la aprobación del producto por parte de la Supervisión o suscripción del Acta de Recibo Definitivo del Contrato, no lo exonerá de las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el contrato en cuanto a calidad del servicio prestado.

6. DOCUMENTOS TÉCNICOS ADICIONALES

El CONTRATISTA deberá desarrollar los entregables de acuerdo con el alcance del objeto contratado.

7. ORDEN DE INICIACIÓN

La orden de iniciación del contrato se impartirá por el MINISTERIO DE TRANSPORTE una vez cumplidos los requisitos de perfeccionamiento y ejecución del mismo y se obtenga la aprobación de las hojas de vida del personal exigido en los Pliegos de Condiciones del

Concurso de Méritos.

8. ALCANCE DE LOS TRABAJOS

9.1 Consideraciones Generales

El CONTRATISTA seleccionado, será el responsable por un adecuado planeamiento, programación, y, en general, por la calidad técnica de los productos definitivos.

los productos definitivos elaborados por EL CONTRATISTA, deberán contener en detalle los análisis realizados para la ejecución de los mismos.

En el desarrollo los productos definitivos, EL CONTRATISTA deberá estar en permanente contacto con el Supervisor del contrato.

EL CONTRATISTA será el responsable de articular y gestionar con los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, así como con los organismos de tránsito, para la correcta ejecución del contrato.

9.2 Programación de los Trabajos:

EL CONTRATISTA propondrá la metodología debidamente sustentada, que considere adecuada, teniendo en cuenta las condiciones del contrato a ejecutar, las decisiones y recomendaciones del MINISTERIO DETRANSPORTE y el objeto general del estudio.

Teniendo en cuenta los trabajos que se pretenden ejecutar en el marco del presente proceso de selección, los cronogramas de ejecución , están en función del objeto y alcance del contrato que se pretende celebrar, y del anexo técnico y demás documentos que hacen parte del proceso de selección.

Con el fin de dar cumplimiento a la entrega de los productos dentro del plazo establecido contractualmente, el CONTRATISTA deberá hacer entregas parciales al Supervisor para su revisión y aprobación de conformidad a la forma de pago establecida.

El CONTRATISTA es quién elabora los entregables, con sus mejores criterios y bajo su total responsabilidad. Los productos son de responsabilidad exclusiva del CONTRATISTA.

9.3. PROFESIONALES Y EXPERTOS INTEGRANTES DEL EQUIPO DE TRABAJO DEL CONTRATISTA

El CONTRATISTA deberá cumplir con todas las disposiciones legales sobre la contratación de personal colombiano y extranjero. Así mismo deberán observarse las disposiciones que reglamentan las diferentes profesiones. Al respecto, se aplicarán igualmente las siguientes reglas:

El CONTRATISTA se compromete a que sus equipos de trabajo posean la experiencia, conocimientos y capacidad para ejecutar los deberes específicos a ellos asignados para la debida y cabal ejecución del Contrato.

8.4 REUNIÓN TÉCNICA

Una vez impartida la orden de iniciación del contrato, y en un plazo máximo de tres (3)

días calendario a partir de la legalización del contrato, se deberá programar una reunión inicial de carácter obligatorio, en las Instalaciones del Ministerio de Transporte, con la asistencia de la totalidad de profesionales del equipo de trabajo, y el Supervisor del Contrato por parte del Ministerio.

El objeto de dicha reunión es conocer el personal aprobado previo a la orden de inicio y ratificar las condiciones de ejecución del contrato de acuerdo a lo establecido en los pliegos, forma de pago, seguimiento, presentación de informes y actas de costos, estudios previos, entre otros aspectos, revisar la metodología y cronograma de ejecución del estudio.

De dicha reunión se deberá elaborarla correspondiente acta de seguimiento, donde quede establecido todos los aspectos que se determinen para la correcta ejecución del contrato.

8.5 COMPROMISO DEL CONTRATISTA

Además de las obligaciones contenidas en los documentos contractuales, deberán quedar registrados en el acta para efectos del control y seguimiento de la ejecución del contrato los siguientes compromisos:

ENTREGABLES: EL CONTRATISTA deberá cumplir con las entregas al supervisor con base en el cronograma de actividades y los lineamientos del Anexo Técnico.

9. DIVERGENCIAS

Las divergencias sobre la calidad de los entregables y demás aspectos del CONTRATO que no afecten el cumplimiento contractual, que ocurran entre el Supervisor y el CONTRATISTA, serán dirimidas por el Director de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte. En lo demás se deberá acudir a los mecanismos contractuales para la solución de controversias.

10. RECIBO DEFINITIVO

Una vez terminado el plazo de ejecución del contrato, y que la totalidad de los entregables se encuentren aprobados por la Supervisión, se suscribirá el Acta de Recibo Definitivo de los productos.

Si las observaciones y compromisos descritos por parte de la Supervisión no son atendidos por parte del CONTRATISTA, se procederá a efectuar la aplicación de los procedimientos administrativos correspondientes y el siniestro por calidad ante la compañía aseguradora.

Esta acta deberá contener de manera clara y explícita toda la información técnica que se haya elaborado durante la ejecución del contrato.

Luis Alejandro Zambrano Ruiz
Director de Transporte y Tránsito

John Alexander Herrera Benavidez
Subdirector de Transporte