

## Noticias FAD/FEV

### Convocatoria de concurso para elaborar el Estudio de Viabilidad «Proyecto para la Línea 2 (Samambaia) gama del sistema de Metrovías de Brasilia» (Brasil)

#### Términos de referencia

##### A. ESQUEMA DEL CONCURSO

1. La Agencia de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Distrito Federal, previa conformidad de la Administración Española, convoca a un concurso para la realización de un Estudio de Viabilidad «Proyecto para la Línea 2 – Samambaia – Gama – del Sistema de Metrovías de Brasilia».

2. Todas las empresas españolas interesadas en la realización del estudio, deberán presentar sus ofertas según los requisitos técnicos y administrativos que se detallan en este documento de TÉRMINOS DE REFERENCIA (Apartado B, C, D, E y F).

3. La Agencia de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Distrito Federal, bajo la supervisión de la Administración Española, evaluará las ofertas presentadas de acuerdo con los criterios establecidos en el Apartado G.

4. El valor del estudio no podrá superar los 220.000 euros.



SECCIÓN  
ESTADÍSTICO-  
INFORMATIVA

##### B. ANTECEDENTES

###### 1. General

La concentración de las actividades económicas del DF en el Plan Piloto sigue siendo fuente generadora de viajes diarios, no sólo en las demás regiones administrativas del DF sino también en su región geoeconómica, que alcanza hoy a más de 3,0 millones de habitantes.

Este fenómeno se refleja directamente en el Sistema de Transportes Urbanos del Distrito Federal provocando, entre otros factores, el aumento de la flota de vehículos particulares, la gestión de las principales vías de tráfico, la ineficiencia de los transportes colectivos por autobús, el aumento de la contaminación atmosférica, el mayor consumo de combustible y, sobre todo, un mayor tiempo de desplazamiento de los habitantes de esas regiones para poder tener acceso al centro de la ciudad.

En este sentido existe una fuerte competencia para la utilización de la red vial, tanto por el transporte colectivo como por el transporte privado. Sin embargo, las limitaciones físicas del sistema vial acaban por agravar todavía más los problemas citados anteriormente y evidencian la necesidad de buscar alternativas concretas para solucionarlos.

Una de esas soluciones consiste en disminuir el grado de competitividad en el siste-

ma vial, ofreciendo a los pasajeros, si fuese el caso, un transporte de alta capacidad y que, por su carácter de racionalización del espacio ocupado, pueda ofrecer a su usuario una comodidad mayor en sus desplazamientos diarios.

Considerando el crecimiento de la población del DF y el agravamiento de los problemas de transportes en la dirección del eje sur y sudoeste, el Gobierno del Distrito Federal realizará un estudio de previabilidad para analizar las condiciones para la implantación de la Línea 2 del Metro del Distrito Federal para atender directamente a las ciudades de Gama, Recanto das Emas, Riacho Fundo, Samambaia, el Entorno Sur y, eventualmente, Núcleo Bandeirante y Candangolandia.

## 2. Estudios y documentación existente

El Gobierno del Distrito Federal ha venido actualizando continuamente sus instrumentos legales y de regulación para la planificación, ocupación y uso de su territorio. En este sentido, el trabajo por realizar deberá tener en consideración, entre otros, los siguientes documentos:

- Revisiones del Plan Director de Ordenación Territorial del Distrito Federal (PDOT) y de los Planes Directores Locales (PDL's) de cada Región Administrativa afectada, así como los estudios que se están llevando a cabo para el Programa de Transporte Urbano del Distrito federal, relacionados con el tema.
- Escenarios territoriales y demográficos del Distrito Federal.
- Encuesta Domiciliaria de Transportes (2000) y respectiva actualización a través de las encuestas efectuadas en el 2005, dentro del Programa de Transporte Urbano.
- Encuesta Distrital por Muestra de Domicilios (2004) efectuada por la Compañía de Desarrollo del Planalto Central (CODEPLAN).
- Censo Demográfico (2000) efectuado por el Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (IBGE).
- Estatuto de la Ciudad.
- Legislaciones Federal y Local sobre Medio Ambiente.



SECCIÓN  
ESTADÍSTICO-  
INFORMATIVA

## C. OBJETIVOS

La elaboración de este estudio de previabilidad tiene como objetivo el análisis de alternativas de sistemas de transporte sobre rieles que puedan complementar la red del metro del Distrito Federal, atendiendo a las demandas por transporte público y contribuyendo a consolidar la ocupación de su territorio.

## D. ENFOQUE

En el desarrollo de los trabajos se deberán considerar los siguientes aspectos:

- La expansión de la red debe mantener las características operativas de la actual red del Metro/DF, o sea, los niveles de servicio preconizados para el sistema en lo que se refiere a comodidad, regularidad, confiabilidad e intervalos;
- La conexión de la Línea 2 con la Línea 1 deberá considerar la capacidad instalada de la Línea 1 y las posibilidades de reducción de su headway, con miras a una mayor eficiencia operativa;
- La directriz indicada deberá contribuir con bajos impactos negativos al medio ambiente, considerando los programas de ocupación territorial y uso del suelo

previstos para el área de estudio, tratando de minimizar las intrusiones visuales de carácter arquitectónico de la línea;

- La expansión de la red básica debe tener en cuenta la posibilidad de absorber la demanda del Entorno Sur (en dirección a Luziania) y Oeste (en dirección a Aguas Lindas);

## E. ALCANCE

### 1. Estudio de la Directriz

Los estudios para la definición de alternativas para la directriz de la Línea 2 del Metro del Distrito Federal, deberán tener en cuenta la legislación de ocupación y uso del suelo, del diseño de las vías urbanas, así como el hecho de que el sistema sea atractivo y accesible a los usuarios.

La directriz básica deberá reflejar la optimización de la accesibilidad de los usuarios, conjugando la máxima atracción de la demanda con el menor costo de implantación.

Al definir la directriz, se deberán considerar los grandes equipamientos atractivos de pasajeros, los nuevos vectores de crecimiento, las áreas centrales de las localidades atendidas, posibilidades de integración, inter e intramodales, y el perfil de demanda en los horizontes de proyecto.

### 2. Demanda

Para la evaluación de la demanda, el Gobierno del Distrito Federal pondrá a la disposición pública informaciones recientemente procesadas para la elaboración de su Programa de Transporte Urbano, como insumos en el análisis para la verificación de los cargamentos que van a considerarse cuando se elabore el modelo económico-financiero. Una vez definida la alternativa para la directriz, la red así configurada deberá ser cargada para diferentes concepciones de escenarios futuros, de tal forma que se pueda establecer la demanda estimada para el nuevo sistema. Estos cargamentos deberán guardar la debida relación con las estrategias establecidas en el Programa de Transporte Urbano del Distrito Federal.

Así, se deberán obtener los cargamentos para el nuevo Sistema, resultantes de simulaciones de su funcionamiento, producidas a partir de los modelos elaborados. Tales simulaciones serán desarrolladas de tal forma que se puedan estimar los niveles de demanda previstos, trabajando con análisis de sensibilidad del comportamiento de esta demanda en los horizontes de proyecto. Las simulaciones de que se trata serán desarrolladas considerando las directrices básicas presentadas a continuación:

- Etapas que deben considerarse: se deberán elaborar escenarios de simulación que contemplen el establecimiento de etapas operativas posibles. La definición de la mejor alternativa de trazado debe tener como un de sus condicionantes los cargamentos potenciales en las secciones simuladas. Tal consideración es de suma importancia para el estudio de previabilidad económico-financiera.
- Horizontes de simulación: deberán realizarse simulaciones del funcionamiento de la red de transportes con el objeto de obtener subsidios para la determinación de la demanda en el nuevo Sistema buscando aquella que maximice el equilibrio entre la oferta y la demanda futura. Por lo que se refiere al futuro, se producirán estimaciones en sintonía con los horizontes establecidos en el Programa de Transporte Urbano del Distrito Federal, en negociación con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a saber, los años de 2006, 2010, 2020 y 2030. Tales infor-



**S E C C I Ó N**  
**ESTADÍSTICO-**  
**INFORMATIVA**

maciones van a subsidiar los proyectos de sistemas, equipos y de instalaciones fijas, así como los estudios de previabilidad económica y atracción de socios.

- Integración con otras modalidades de transporte: se trata de una parte importante que maximizará la oferta de transporte para la población. Se refiere a las posibilidades de integración con otras modalidades, principalmente con el transporte urbano de las ciudades donde habrá inserción del nuevo Sistema.
- En este caso, deberá considerarse la concepción físico-operativa prevista para el modelo de explotación del sistema de transporte público del Distrito Federal.

### 3. Conceptuación Físico-Operativa del Sistema

Esta etapa tiene por objeto la conceptuación físico-operativa preliminar para la Línea 2 del Metro del Distrito Federal. Se deberán definir las principales características de los diversos subsistemas operativos, incluyendo material rodante, señalización, control operativo, telecomunicaciones, suministro de energía y mantenimiento del Sistema, siempre sin perder de vista los principios operativos, según definidos en 2.1 del sistema existente y en operación. Dentro de esta conceptuación, deberá considerarse también el patrón de operación del Metro del Distrito Federal, es decir, los niveles de servicios preconizados por la Compañía, como las infraestructuras administrativas, operativas y de mantenimiento existentes.

En esta fase se definirán, además:

- Instalaciones del metro y complementarias que sean necesarias;
- Dimensionamiento preliminar de la infra y superestructura;
- Tipo de tecnología sobre rieles más adecuada y verificación del dimensionamiento del Complejo de Mantenimiento;
- Dimensionamiento preliminar de las instalaciones de seguridad, control, señalización y comunicaciones;
- Dimensionamiento preliminar del sistema de tracción y auxiliar.

Se deberán ejecutar, además, estudios preliminares con el objeto de identificar las posibles interferencias con servicios públicos así como las probables áreas de expropiación u ocupación temporal.



SECCIÓN  
ESTADÍSTICO-  
INFORMATIVA

### 4. Estimación de costes y determinación de los beneficios económicos

Al calcular los costes se deberá dar especial atención a los proyectos y gastos iniciales para la construcción de la línea, super e infraestructura, material rodante, instalaciones de seguridad, control, señalización, comunicación, sistemas de tracción, sistemas auxiliares, desapropiaciones y ocupaciones temporales, así como costes de mantenimiento y operación del sistema definido.

La incapacidad de generación de ingresos tarifarios para hacer frente a los costes de inversiones y de operación, y el interés en reducir los impactos negativos del tráfico de otros modales, principalmente el vial, además de los beneficios en la reducción del tiempo de viaje y de accidentes, son las justificaciones de la participación pública.

#### 4.1. Reducción de los costes de operación

Es la determinación del beneficio de reducción de coste de operación para autobuses y automóviles con la implantación del proyecto. El modelo de evaluación, a partir de los datos de entrada para la situación actual y futura, calcular el beneficio líquido

para el primer año de proyecto. Los beneficios en el año base serán determinados por la diferencia entre los costes anuales de operación, computados separadamente para automóviles y autobuses, en la condición de «sin el proyecto» y «con el proyecto». Deberán, dentro de los análisis de sensibilidad, hacerse consideraciones acerca de externalidades que puedan llegar a afectar los precios de los insumos y la matriz tributaria, con impacto en los costes de operación y de implantación.

#### **4.2. Reducción de accidentes**

Es la determinación, en valores monetarios, de la reducción de accidentes en términos de víctimas fatales, daños personales, daños materiales y costos hospitalarios. A partir de la metodología propuesta para cálculo del coste de accidentes, el beneficio será calculado considerando la estimación de reducción de accidentes prevista para la situación futura, con la implantación del proyecto propuesto.

#### **4.3. Reducción de la Emisión de Contaminantes**

Es la determinación de los beneficios derivados de la reducción de la emisión de contaminantes obtenida con la implantación del proyecto. A partir de los costes de emisión de contaminantes, por kilómetro rodado, de los diferentes tipos de motores, según se establece en el punto Determinación de los Costes de Emisión de Contaminantes, el beneficio será definido por la diferencia entre los valores monetarios resultantes de la emisión de contaminantes en las situaciones con y sin el proyecto.

#### **4.4. Reducción de los costes de mantenimiento del sistema vial**

Es la determinación de los beneficios por la reducción de los costes de mantenimiento/ conservación de los corredores y vías de transporte. A partir de los datos de costes actuales de mantenimiento del sistema vial y de la proyección de la reducción del tráfico de automóviles y autobuses, será determinada la ganancia derivada entre las situaciones con y sin el proyecto.

#### **4.5. Reducción de los tiempos de viaje**

Es la determinación de los beneficios resultantes de la reducción de los tiempos de viaje de los usuarios de transporte, público y privado. El tiempo de viaje será calculado y se determinará, en seguida, el beneficio económico por la diferencia entre los valores de tiempo con y sin el proyecto.

### **5. Plan de Viabilidad Financiera**

#### **5.1. Levantamiento de los costes de la empresa**

El levantamiento de los costes de operación, administrativos e de mantenimiento existentes en la empresa tiene por objeto proporcionar subsidios suficientes para el análisis y sensibilidad del emprendimiento. Vale destacar, sin embargo, que tales costes se limitan exclusivamente a aquellos que afectan directamente el análisis financiero.



## 5.2. Régimen de explotación

Será efectuado un estudio para definir el régimen de explotación más adecuado, entre los aceptados por el ordenamiento jurídico brasileño, al objetivo propuesto para este emprendimiento.

## 5.3. Caracterización de la estructura tarifaria

Descripción y análisis de la metodología de la estructura tarifaria del sistema de transporte público considerando el modelo de tarificación de la línea de metro en operación y demás modalidades que componen el Sistema de Transporte del Distrito Federal.

El proceso de análisis de la estructura tarifaria deberá estar relacionado a las repercusiones económicas generadas por el rendimiento medio del usuario, sin garantizar, necesariamente, la cobertura de los gastos. La lógica en ese estudio estará basada en la apropiación en conjunto de los costes de operación de los diferentes modos de transporte.

## 6. Cálculo de los indicadores económicos y financieros

### 6.1. Análisis Económico

#### a) Cálculo de la relación B/C

El cálculo se realizará por el modelo de evaluación, a partir de la comparación de la suma de los beneficios con la suma de los costes, ambos en valores actualizados.

#### b) Cálculo del Valor Presente Líquido (VPL)

Es la suma de todos los beneficios y costes ocurridos en el periodo de análisis, actualizados por la tasa de interés adoptada. Si este valor es superior a cero, se concluye que los beneficios, en valor presente, superan los costes económicos de implantación.

#### c) Tasa Interna de Retorno Económico (TIRE)

El cálculo se realiza por modelo de evaluación por la proyección de los valores de beneficios y costes a lo largo del periodo de evaluación y su actualización para el año base. El proceso es interactivo y busca determinar la tasa que iguala beneficios y costes.

#### d) Análisis de Sensibilidad

El análisis de sensibilidad es el procedimiento técnico para la realización de pruebas de consistencia de datos de entrada en los modelos de evaluación, así como para la determinación de los diferentes niveles y áreas de riesgo de los proyectos. Se efectuará a partir de un nuevo cálculo de las figuras de mérito para el proyecto, después de que se alteren los valores adoptados para cada uno de los parámetros.

En esta etapa de los trabajos, el análisis de sensibilidad se hará con datos exclusivamente de la solución adoptada, diferentemente del análisis de previabilidad. El análisis de sensibilidad también se efectuará considerando, por lo menos, las variaciones relacionadas a continuación:

- Demanda adoptada para el año base constante a lo largo de la vida útil del proyecto;
- Inversión un 20% superior a las estimaciones iniciales;
- Beneficios un 20% inferiores a los de las estimaciones iniciales.



## 6.2. Análisis Financiero

### a) Cálculo de la relación R/D

La razón R/D es el cociente entre el valor presente de la secuencia de ingresos y el de la sucesión de gastos. Mientras mayor la razón R/D más atractivo financieramente será el emprendimiento.

### b) Cálculo del pay back

El cálculo es realizado por el modelo de evaluación a partir del análisis del flujo de caja de ingresos y gastos totales, y se determina en qué año, en el periodo total de evaluación, los ingresos del proyecto serán suficientes para superar las inversiones efectuadas.

### c) Cálculo del Valor Presente Líquido (VPL)

Es la suma de todos los ingresos y gastos ocurridos en el periodo de análisis, actualizados por la tasa de interés adoptada. Si este valor es superior a cero, se concluye que los ingresos, en valor presente, superan los gastos de operación, lo que representa un exceso de recaudación sobre los desembolsos. Si es negativo, equivale a una parte de capital que se debe colocar a fondo perdido en el emprendimiento.

### d) Tasa Interna de Retorno (TIR)

Es la tasa de interés que anula el Valor Presente Líquido. Equivale a la máxima tasa de interés que se puede pagar por un empréstito para el emprendimiento, asegurando su equilibrio financiero durante el periodo del proyecto. Así, si la TIR resulta superior que las tasas de interés de mercado, el emprendimiento es sólido.

### e) Análisis de sensibilidad

El análisis de sensibilidad de la evaluación financiera sigue las mismas orientaciones de la evaluación económica. Aunque con los mismos criterios, en esta etapa se podrán escoger otras variables que el estudio haya mostrado que serán significativas para los aspectos de demanda (ingresos) y costes de implantación, como soluciones especiales de ingeniería. Sin embargo, el análisis de sensibilidad también se efectuará considerando, por lo menos, las variaciones que siguen:

- Demanda adoptada para el año base constante a lo largo de la vida útil del proyecto;
- Inversión un 20% superior a las estimaciones iniciales;
- Ingresos un 20% inferiores a los de las estimaciones iniciales.

## 7. Elaboración de Informes

- Informe de Planificación, con la presentación de la estructuración del trabajo que será desarrollado, mostrando cronograma detallado de las actividades;
- Informe de Estudio de la Directriz, que contendrá los trabajos realizados en el periodo, problemas reales y potenciales de inserción urbana, acciones propuestas y existencia de desvíos de la programación inicial;
- Informe de Estudio de Demanda y Conceptuación Funcional del Sistema, que contendrá todos los trabajos realizados en el periodo, problemas reales y potenciales, acciones propuestas y existencia de desvíos de la programación inicial;
- Informe final.



SECCIÓN  
ESTADÍSTICO-  
INFORMATIVA

## 8. Documentos integrantes del Estudio

Los documentos que deben componer el estudio son:

- Memorias;
- Introducción y objeto;
- Análisis de la situación actual;
- Propuestas de actuación;
- Presupuesto de las actuaciones propuestas y determinación de las inversiones;
- Conclusiones.

## 9. Perfil del Equipo de Elaboración de los Trabajos

Para la realización de los trabajos especificados en este Término de Referencia, la empresa consultora, responsable de su ejecución, deberá justificar su experiencia o su capacitación, en las siguientes áreas:

- Estudios de viabilidad socioeconómica de transportes urbanos;
- Estudios de viabilidad financiera de transportes urbanos;
- Estudios de demanda de transporte urbano;
- Proyectos de sistemas de transporte urbano sobre rieles;
- Análisis de la gestión y operación de sistemas de transporte urbano;
- Asesoría en instrumentos institucionales y legales de gestión de transportes

La justificación solicitada deberá realizarse mediante la presentación del C.V. de los técnicos y/o diplomas en las áreas arriba relacionadas.

Algunas de las calificaciones requeridas podrán ser atendidas por un único consultor, pero el conjunto deberá ser atendido en su totalidad por un equipo de técnicos que presenten la experiencia o la capacitación solicitada.



**SECCIÓN  
ESTADÍSTICO-  
INFORMATIVA**

## 10. Seguimiento y Coordinación

El Gobierno del Distrito Federal deberá constituir, por intermedio de la Agencia de Infraestructura y Desarrollo Urbano - AGINDU, un Grupo de Coordinación compuesto por representantes de Órganos de la Administración, con el objetivo de hacer el seguimiento y participar permanentemente en la realización de los estudios y servicios. AGINDU designará un Ejecutor para administrar el Contrato.

La empresa tomará las medidas oportunas para asegurar la coordinación de todos los trabajos internos y con el Grupo de Coordinación

El Ejecutor del Contrato, en un plazo máximo de diez días hábiles, a partir de la entrega de los Productos, efectuará su análisis y apreciación, con la respectiva emisión de los «Certificados de Ejecución». Le cabrá al Grupo de Coordinación conceder un plazo compatible para que se efectúen las eventuales correcciones y complementaciones, en la ocasión de la apreciación de cada producto.

Se podrán solicitar, a cualquier momento, informaciones y aclaraciones acerca del trabajo del responsable del servicio prestado.

El Grupo de Coordinación será presidido por un Coordinador General, indicado por AGINDU, y técnicos de nivel superior indicados por los siguientes órganos del Distrito Federal:

- Secretaría de Estado de Transportes;
- Secretaría de Estado de Infraestructura y Obras;
- Secretaría de Estado de Desarrollo Urbano y Habitacional;
- Secretaría de Estado de Captación de Recursos Financieros;

- Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Recursos Hídricos;
- Compañía del Metropolitano del Distrito Federal;
- Departamento de Carreteras;
- Departamento de Tránsito del Distrito Federal – DETRAN.

## F. REQUISITOS DEL CONCURSO

### 1. Concurso restringido a empresas españolas.

#### 2. Requisitos del Concurso:

- 2.1. Las empresas interesadas en la licitación deberán presentar sus propuestas, de acuerdo con las directrices de estos Términos de Referencia. La propuesta se compondrá de propuesta técnica y propuesta financiera, que se presentarán en sobres separados. Los productos serán presentados bajo la forma de informe, con textos, gráficos, fotografías y figuras, adoptando los parámetros de la ABNT para documentos técnicos en tamaño A4. Para clarificar informaciones se podrán presentar tablas, gráficos, planos y mapas informativos en A3. La presentación de mapas con indicaciones de directriz y referencias de ubicación deberán obedecer a las normas del Sistema Cartográfico del Distrito Federal (SICAD).

La versión final de los documentos también se deberá entregar en medio digital, por medio de CD. Cada CD deberá contener un rótulo indicativo que relacione los archivos inscritos en el disco.

Los textos deberán estar en formato estándar Word del Windows, en la versión 2000 o más reciente. Las figuras y las ilustraciones deberán ser integradas a los documentos por inserción de archivos en formato \*.wmf.

Los productos intermedios se presentarán en 04 (cuatro) copias impresas. El documento final deberá entregarse en 6 (seis) ejemplares, uno en español para la Administración Española, dirigido a la Subdirección General de Fomento Financiero de la Internacionalización, en la siguientes direcciones:

#### **Copias Administración Brasileña:**

##### **Agencia de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Distrito Federal**

Persona Responsable: Genésio Anacleto Tolentino

Dirección: Anexo do Palácio do Buriti, 12º andar

Teléfono: (61) 3325 3504

Fax: (61) 3225-1070

#### **Copia Administración española:**

Subdirección General de Fomento Financiero de la Internacionalización

Persona Responsable: Pilar Gracia

Dirección: Paseo de la Castellana 162, Pta. 9, dcho. 21. 28046 Madrid.

Teléfono: (91) 5837316 / FAX: (91) 3493512

- 2.2. La propuesta financiera deberá indicar claramente las unidades de costes, costes unitarios y coste total para cada actividad. Deberá detallarse el coste de cada profesional del equipo de trabajo y la carga horaria que dedicará al estudio. Igualmente se detallarán otros gastos asociados a la realización del estudio, tales como viajes, hospedajes, etc. Deberá también incluir el coste de todas las actividades necesarias para la realización del trabajo.
- 2.3. La propuesta técnica deberá obligatoriamente explicitar los trabajos a ser realizados, las metodologías que serán aplicadas, la planificación de los trabajos y el cronograma de las actividades.



**S E C C I Ó N**  
**ESTADÍSTICO-**  
**INFORMATIVA**

Se incluirá una agenda de reuniones para discusión acerca de las actividades que vayan desarrollándose, con la intención de acompañar las fases de desarrollo de la recolección de datos, investigación y proyecto básico.

- 2.4. Las propuestas deberán tener un período de validez de seis meses durante el cual las empresas licitantes se comprometen a mantener las condiciones establecidas, en especial en lo que se refiere a la composición del equipo de trabajo, al alcance del proyecto, a la metodología, plazo de ejecución, precio etcétera.
- 2.5. En el caso de consorcios entre consultores o subcontrataciones, deberán ser detalladas las competencias y responsabilidades de cada uno de los consorciados o subcontratados.
- 2.6. Cualquier cambio en el equipo de trabajo deberá ser sometido al análisis de la Agencia de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Distrito Federal y de la Administración Española, y su no aprobación puede constituir motivo de exclusión del concurso o de cancelación del contrato.
- 2.7. Presentación de listado de posibles suministradores españoles de bienes y servicios aplicables al desarrollo del proyecto.
- 2.8. El plazo de ejecución de los trabajos es de seis meses, contados a partir de la emisión de la Orden de Servicio.
- 2.9. El porcentaje máximo admisible para gastos locales será de 15% sobre el total de los gastos previstos para la realización del trabajo.
- 2.10. Forma de Pago
  - 25% a la firma del contrato, con el visto bueno de la Administración española, y una vez completados los requisitos establecidos por el ICO
  - 25% mediante el cumplimiento de un hito intermedio a determinar entre la Agencia de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Distrito Federal, la Administración española y el Adjudicatario, y previa presentación y aprobación por ambas administraciones de un informe de progreso que contendrá todos los trabajos realizados en ese período.
  - 50% tras la aceptación y visto bueno del Estudio por parte de la Agencia de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Distrito Federal, y la Administración española (el estudio se presentará en papel y soporte informático).
- 2.11. La Agencia de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Distrito Federal se compromete a poner a la disposición del Contratado toda la documentación y los datos que tenga en relación al proyecto.
- 2.12. Los contactos de la empresa consultora contratada con la Administración española se canalizarán a través de la Oficina Comercial en Brasil:  
 Consejero Económico y Comercial: D Víctor Audera López  
 Dirección: SES - Avenida das Nações, Lote 44 Quadra 811 – CEP: 70429-900 – Brasília - DF  
 Teléfono// Fax: + 55 61 242-9394 // + 55 61 242-0899  
 Dirección correo electrónico: brasilia@mcx.es



**SECCIÓN  
ESTADÍSTICO-  
INFORMATIVA**

### 3. Documentos que se deben adjuntar a las Ofertas:

Memoria de la empresa del último año disponible. Si ésta no está disponible, balance y cuenta de resultados auditados.

Informaciones generales de la compañía. En especial, deberán constar:

- Fecha de constitución;
- Facturación en los últimos cinco años;
- Número de empleados, Personal Fijo y a Tiempo Parcial. Títulos;
- Relación detallada de los proyectos realizados de mayor realce, indicando claramente el cliente, valor contratado, fecha de inicio y conclusión de los proyectos,

equipo y descripción del trabajo realizado. Se dará especial atención a los estudios con contenido técnico y objetivos semejantes al que se pretende contratar, en especial los realizados en Brasil, y/o en otros países iberoamericanos.

Equipo de trabajo propuesto. Se deberán anexar los currícula de las personas que formarán el equipo, conteniendo, por lo menos, los siguientes datos:

- Nombre;
- Lugar y fecha de nacimiento;
- Nacionalidad;
- Profesión (títulos obtenidos y cursos);
- Idiomas;
- Experiencia (indicando funciones y responsabilidades en cada trabajo);
- Experiencia general;
- Otros – experiencia docente, publicaciones y seminarios.

Se concretará para cada persona: su vinculación con la empresa y su dedicación al proyecto.

## G. CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE OFERTAS

| Crterios de selección   | Ponderación %            |
|---|--------------------------|
| <b>I. PROPUESTA TÉCNICA</b>   | <b>80</b>                |
| <b>1. Capacidad de la empresa</b><br>— Referencia proyectos similares<br>— Referencia países similares<br>— Capacidad financiera para acometer el estudio   | 5<br>3<br>2              |
| <b>2. Propuesta Técnica</b><br>— Enfoque<br>— Alcance<br>— Metodología<br>— Plan de trabajo<br>— Plazos   | 5<br>10<br>10<br>10<br>5 |
| <b>3. Equipo de trabajo</b><br>— Experiencia en proyectos similares<br>— Experiencia en proyectos de otros modos de transporte e infraestructuras<br>— Vinculación con la empresa<br>— Dedicación al proyecto | 13<br>10<br>4<br>3       |
| <b>II. PROPUESTA ECONÓMICA</b>  | <b>20</b>                |
| <b>VALORACIÓN TOTAL MÁXIMA</b>  | <b>100</b>               |



SECCIÓN  
ESTADÍSTICO-  
INFORMATIVA

## ORDEN DE SUSCRIPCION

Sí, deseo suscribirme a las publicaciones que detallo a continuación de acuerdo con las tarifas siguientes:

|  | ESPAÑA                           | EXTRANJERO                        |
|--|----------------------------------|-----------------------------------|
|  | 1 año                            | 1 año                             |
| <input type="checkbox"/> Boletín Económico de ICE (39 números/año)                           | <input type="checkbox"/> 81,10 € | <input type="checkbox"/> 106,20 € |
| <input type="checkbox"/> Información Comercial Española. Revista de Economía (8 números/año) | <input type="checkbox"/> 62,50 € | <input type="checkbox"/> 74,90 €  |
| <i>Suscripción a las dos publicaciones, descuento del 15 por 100</i>                         |                                  |                                   |
| Total  |                                  |                                   |

### DATOS PERSONALES

Nombre y apellidos .....

Empresa .....

Domicilio .....

D.P. .... Población .....

N.I.F. .... Teléf. ....

Fax .....

Firma

### FORMAS DE PAGO

- Cheque adjunto a nombre del Centro de Publicaciones del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio n.º ..... Entidad .....
- Transferencia

## ORDEN DE PEDIDO

Sí, deseo suscribirme a las publicaciones que detallo a continuación de acuerdo con las tarifas siguientes:

| Título | Importe |
|--------|---------|
|        |         |
|        |         |
|        |         |
|        |         |
| Total  |         |

Ejemplar suelto: Boletín: 4,70 €  
Revista: 12,40 €

Extranjero: precio del ejemplar, más 1,5 € de gastos de envío.

### DATOS PERSONALES

Nombre y apellidos .....

Empresa .....

Domicilio .....

D.P. .... Población .....

N.I.F. .... Teléf. ....

Fax .....

Firma

### FORMAS DE PAGO

- Cheque adjunto a nombre del Centro de Publicaciones del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio n.º ..... Entidad .....
- Transferencia



INFORMACION COMERCIAL ESPAÑOLA  
MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO

**Información y venta:** Paseo de la Castellana, 162, vestíbulo.  
28071 Madrid. Teléf. 91 349 49 68.

**Suscripciones:** Paseo de la Castellana, 160, planta 0.  
28071 Madrid. Teléf. 91 349 51 29. Fax: 91 349 44 85.