ANÁLISIS DEL SECTOR
CONTRATACIÓN DE MÍNIMA CUANTÍA N. º SMT-MINC-006 DE 2023.

OBJETO:

ELABORACION DE ESTUDIO TECNICO DE MOVILIDAD PARA LA ACTUALIZACION DE DEMANDA DEL SERVICIO URBANO DEL MUNICIPIO DE OCAÑA, NORTE DE SANTANDER.

Teniendo en cuenta lo establecido en el Artículo 3 del artículo 2.2.1.1.2.1.1. Del Decreto 1082 de 2015 y en la guía para la elaboración de los Estudios del Sector de Colombia Compra Eficiente, la entidad tuvo en cuenta el siguiente análisis del sector:

Por tratarse de un proceso de contratación de Mínima Cuantía y teniendo presente lo establecido en la GUÍA PARA LA ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DE SECTOR G-EES-02 de Colombia Compra Eficiente, no se hace necesario hacer un estudio extensivo de las condiciones generales de los potenciales oferentes, definición del PIB industrial, o estudiar la estructura de los estados financieros de los posibles proveedores y de la industria.

1.1 ASPECTOS GENERALES.

PERSPECTIVA ECONOMICA:

El bien o servicio que pretende adquirir el Municipio de Ocaña, hace parte de estudios regionales o locales para proyectos y se comercializa desde sector terciario o de servicios, por lo tanto, se encuentran disponibles en el mercado nacional.

La determinación de los aspectos relacionados con el precio promedio y los oferentes en el mercado nacional y/o local que están en capacidad de suministrar los bienes requeridos, fueron tomados a partir de los precios históricos y cotizaciones actuales, obteniendo así el promedio de mercado y el presupuesto oficial.

La contratación de la elaboración de un estudio técnico de movilidad facilita la operación de control y seguimiento de la Secretaría de Movilidad y Tránsito Municipal y puede generar economía a escala al tener mayor oportunidad de negociación de precios y orientar la relación comercial en el sector transporte; lo que a su vez puede reflejarse en la disminución del riesgo de deterioro de la calidad del servicio, al contar con un proveedor idóneo, lo que facilita además la verificación de las especificaciones contenidas en las fichas técnicas.

PERSPECTIVA COMERCIAL:

El objeto de la presente contratación de acuerdo al sector que lo demanda presenta dinámicas diferentes, aun ambas se ejercen bajo un mismo tipo de contrato:

El suministro en el sector privado cada entidad se encarga de seleccionar a su proveedor para que distribuya insumos similares o iguales a los que en esta contratación se solicita, el criterio de selección está atado al precio a la calidad, en el sector público, estos mismos factores determinar el proveedor, pero determinado por un sistema público de oferta el cual implica la realización de un proceso legal de selección.

PERSPECTIVA FINANCIERA:

Normalmente las empresas del sector poseen una alta rentabilidad, lo cual da una solidez financiera que les permite trabajar con su propio capital mientras el comprador realiza el pago, sin embargo, suele también plasmarse una forma de financiación con el pago que de acuerdo a la distribución de productos se haga, una

especie de pagos contra entrega. En general cuenta con adecuado nivel de tecnología, similar al de sus pares regionales, lo que le permite ser competitiva, proceso liderado por las trasnacionales. Asimismo, cuenta con altos niveles de eficiencia lo cual les ha permitido reducir costos para contrarrestar la competencia extranjera.

PERSPECTIVA ORGANIZACIONAL:

El mercado se encuentra plenamente dispuesto para el cumplimiento del contrato de la forma como se propone, de hecho, las empresas del sector presentan muchas formas de realización de estudios y se acondicionan su proceder a la manera como el cliente lo solicita.

PERSPECTIVA TECNICA:

El contratista deberá cumplir en su totalidad con los siguientes requerimientos técnicos:

El estudio técnico de movilidad para la actualización de la demanda del servicio urbano debe cumplir con las siguientes etapas, para que arroje como resultado del mismo conclusiones que nos permitan identificar sus debilidades y así mismo, determinar la calidad del servicio de transporte urbano, si este es suficiente para la demanda de pasajeros existentes y si se cubre la totalidad de las rutas habilitadas dentro del municipio.

ETAPAS DEL PROYECTO
ETAPA I: METODOLOGÍA Y CRONOGRAMA DEL ESTUDIO.

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

Entregable: Documento del Plan de trabajo, metodología y cronograma con anexos. Se deberá presentar un informe que contenga como mínimo la siguiente información:

- Antecedentes y entendimiento del contexto y las necesidades del municipio de Ocaña, Norte de Santander a través de los componentes movilidad, medio ambiental, socioeconómico, urbano, fiscal, desarrollo sostenible y de gobernanza.
- Descripción detallada del plan de trabajo que se implementará para la ejecución de cada una de las fases del estudio,
- 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 (objetivos, alcance, formatos y metodología detallada de los trabajos de campo que se estime necesarios, estrategia de recolección y análisis de la información nueva y existente, 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).

ETAPA II: LÍNEA BASE Y DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL.

Objetivo de la etapa: A partir de la información contenida el estudio realizado, validar la caracterización detallada de la situación actual que ponga en relieve las necesidades actuales y futuras del transporte público en El municipio de Ocaña, Norte de Santander en función del objeto del estudio.

En esta etapa, el diagnostico partirá de tres (3) fuentes principales de información (revisión de información disponible, toma de información en campo, proceso participativo con la comunidad y demás grupos de interés), con el propósito de construir una base robusta para generar análisis profundo para la ejecución del estudio.
Como mínimo se debe contemplar los siguientes componentes de diagnóstico:

- Recopilación y análisis de información secundaria. Revisión de estudios disponibles relacionados con movilidad, transporte público.
- Análisis de la población beneficiaria y afectada, dicha información debe estar desagregada por género, edades simples, ocupación y condiciones socio – económicas
- verificar la caracterización del usuario de transporte público. Se debe incluir una desagregación por género, edades simples, estratos socioeconómicos y ocupación.
- Caracterización de servicios de transporte informal e ilegal.

ETAPA III: PROPUESTA DEL ESTUDIO DEL COMPONENTE FINANCIERO Y LEGAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO.

Objetivo de la etapa: Elaborar la propuesta inicial del estudio técnico de movilidad, incluyendo el modelo financiero de cofinanciación, el de sostenibilidad y la estructura tarifaria. Asimismo, en cuanto al componente legal, se elaborará la propuesta inicial de esquema institucional, organizacional, así como los instrumentos de vinculación de los actores del sistema de transporte y borradores de los actos administrativos.

- Informe de la propuesta inicial de la factibilidad financiera.
- Modelo financiero con las bases de datos y su respectivo manual de uso.
- Desarrollar y documentar el modelo financiero del STP, de tal forma que permita a las entidades locales encargadas, contar con la herramienta y soporte que le indique las condiciones bajo las cuales el sistema se hace sostenible financieramente (Se deben considerar condiciones de mantenimiento y actualización), y que permita realizar posteriores ejercicios financieros de análisis. El modelo debe considerar todas las operaciones alrededor del STP (operación de flota, tecnología, gestor, etc). Se deberá entregar un manual de uso a las entidades competentes, junto al modelo formulado. En este sentido, el modelo deberá ofrecer la oportunidad de ajustar y actualizar condiciones de entrada para futuros análisis. El modelo financiero deberá integrar los análisis y resultados observados, para los diferentes escenarios, de cada uno de los actores en el sistema (gestor, operadores, sistema en general, recaudador, etc.). Se deberá adelantar una capacitación al personal designado por la supervisión sobre el uso y operación del Modelo Financiero.
- El modelo debe contar con un flujo de inversiones mensual para la construcción de infraestructura identificando las diferentes fuentes y usos, así como los flujos provenientes de créditos de apalancamiento y sus correspondientes amortizaciones. Los usos deberán corresponder a los definidos en el artículo 3 de la resolución No. 20203040013685 de 2020.
- El modelo financiero debe servir de herramienta para justificar desde el punto de vista económico y financiero, los tramites y documentos a presentar ante las diferentes entidades, ya sea del orden nacional o territorial, consecuencia, deberá estar diseñado para realizar análisis según sea requerido por tales entidades, entre otros aspectos, a precios corrientes y constantes.

Armar fichas técnicas por variable de costos, que también servirán de herramienta de captura de datos por parte de todos los actores del STP. Se debe tener claro los parámetros de costo, drivers de proyección de costos y parámetros de eficiencia. En general, se deberá construir, con fuente confiable, las canastas de costos para cada tipología de equipos, junto con la fórmula de remuneración y la fórmula de actualización.

Entregables Componente legal:

- Informe de la propuesta inicial del estudio de factibilidad legal
- Borradores de instrumentos de vinculación y actos administrativos.

1. Establecer los mecanismos de control y regulación para la remuneración a los agentes del sistema.
2. Estructurar legalmente las fases de implementación definidas en el componente técnico y financiero, considerando las condiciones mínimas financieras y de exigibilidad legal que permitan garantizar la sostenibilidad del estudio.
3. Proyectar los instrumentos jurídicos para la vinculación de los actores del STP (actos administrativos, permisos de operación, pliegos de condiciones y demás documentos precontractuales, conforme aplique) que permitan a las islas conformar y establecer las reglas de juego y participación en los servicios de gestión

de infraestructura para la operación, operación de flota, recaudo, control y gestión de flota, y demás actividades incluidas en los requerimientos de la normatividad nacional (incluyendo escenarios de participación de la gobernación como parte de estos actores).

4. Se deberá entregar una matriz de riesgos con tipificación, estimación y asignación de los riesgos previsibles involucrados en la contratación, de conformidad con lo previsto en los documentos CONPES aplicables y la normatividad vigente.

5. Evaluar escenarios de asignación de competencias al ente gestor (o quien haga sus veces) como entidad de apoyo y asesoramiento, y/o gestión y regulación en la etapa de operación del STP. Esta propuesta deberá incluir los recursos técnicos y de personal requeridos para tal fin. Evaluar técnica, financiera y jurídicamente nuevos negocios que podrían asumirse desde el ente gestor o quien haga sus veces, para asegurar su financiación y provecho de capacidad técnica

6. Señalar específicamente el marco jurídico sobre el cual se debe fundamentar la operación.

7. El Consultor deberá establecer el esquema de competencias para la planeación, gestión, regulación y control del STP en el marco de su alcance geográfico.

ETAPA IV: RESUMEN EJECUTIVO DEL ESTUDIO TÉCNICO, LEGAL, AMBIENTAL, FINANCIERO Y SOCIAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO.

Objetivo de la etapa: A partir de la realimentación de los componentes desarrollados en las fases anteriores, se entregará el documento final con la estructuración detallada del sistema de transporte, con todos y cada uno de los documentos y bases de datos que hacen parte del entregable final. Se incluye como insumo principal el Plan de Implementación del Proyecto.

Entregable:

a. Estrategia de mercadeo y comunicaciones. Debe incluir el diseño de herramientas y estrategias para la atracción de usuarios, generación de valor agregado para el cliente, estrategia de servicio al cliente y de medición y caracterización de la satisfacción del usuario y no usuario.

b. Identificación de matriz de vulnerabilidades del proceso de puesta en marcha de la operación, frente a reacciones positivas y negativas de los usuarios y comunidad en general, incluyendo las respectivas estrategias de mitigación para potencializar la implementación del sistema.

c. Propuesta de canales de comunicación y participación de la comunidad para el suministro y captura de información que permita monitorear el impacto del proyecto conforme a cada fase.

d. Diseño de estrategia que abarque diferentes canales de comunicación (páginas web, redes sociales, circulares, carteleras, piezas gráficas, clasificados en medios de comunicación, etc.) para mantener informada a la comunidad sobre el proyecto.

e. Propuesta del Plan de Gestión Social y Reputacional que se deberá desarrollar en un próximo de escenario de ejecución, implementación y puesta en funcionamiento del STP a nivel comunitario.

f. Seguimiento diario de las noticias, positivas y/o negativas, que registran los medios de comunicación sobre el desarrollo del proyecto y su impacto en la comunidad. Esto con el fin de anticiparse y contener cualquier situación adversa o resaltar estados positivos.

Se debe programar una sesión de socialización y sensibilización final con actores de los gobiernos municipales, regionales, gobierno nacional y Findeter, para la entrega de los resultados finales de la estructuración. Teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 100 de la Ley de 1955 de 2019, los estudios deben estar aprobados por la entidad territorial.

Los elementos de la estructuración consolidados en las etapas anteriores serán incorporados a las definiciones finales del proyecto.

PRESUPUESTO OFICIAL:

TREINTA Y DOS MILLONES DE PESOS M/CTE ($32.000.000) M/CTE, Además de todos los gastos, costos, derechos, impuestos, tasas y demás contribuciones relacionadas con el cumplimiento del objeto del presente contrato.

Para calcular el presupuesto oficial, la Secretaria de Movilidad y Transito del Municipio de Ocaña, tuvo en cuenta la siguiente variable:

- Precios del mercado soportados en cotizaciones realizadas por diferentes proveedores.

La Secretaria de Movilidad y Tránsito Municipal, en atención a los principios de planeación, transparencia y responsabilidad que rigen la actividad contractual realizó estudio de mercado; para lo cual solicitó la emisión de cotizaciones para la compra que se pretende contratar. Como fruto de lo anterior se recibieron (3) cotizaciones.

Soportado en estas consultas se determinó el valor a asignar para el presente proceso como el promedio de las anteriores cotizaciones.

DETALLE	COTIZACION 1		COTIZACION 2		COTIZACION 3	
	TIEMPO DE EJECUCION	VR TOTAL	TIEMPO DE EJECUCION	VR TOTAL	TIEMPO DE EJECUCION	VR TOTAL
ELABORACION DE ESTUDIO TECNICO DE MOVILIDAD PARA LA ACTUALIZACION DE DEMANDA DEL SERVICIO URBANO DEL MUNICIPO DE OCAÑA, NORTE DE SANTANDER	TRES (03) MESES	28.000.000	TRES (03) MESES	35.000.000	TRES (03) MESES	32.000.000

•Presupuesto oficial detallado por ítems

Los proponentes son responsables de informarse e incluir en su propuesta toda tasa, retribución, impuesto o gravamen que corresponda y/o del cual sea responsable y, el Municipio de Ocaña no aceptará reclamación alguna por estos conceptos.

Entre los impuestos que estarán a cargo del proponente, a manera de enunciado, y sin perjuicio del deber que tienen los proponentes de informarse al respecto, se tienen los siguientes:

- Gravamen a los movimientos financieros
- Industria y Comercio (ICA)
- IVA
- DESCUENTOS MUNICIPALES0

1.2 ASPECTO LEGAL.

Es pertinente y viable adelantar un proceso de contratación de mínima cuantía cuyo procedimiento está estipulado en el artículo 94 de la Ley 1474 de 2011, reglamentado en los artículos 2.2.1.2.1.5.1. Y 2.2.1.2.1.5.2. Del Decreto 1082 de 2015, el cual establece esta modalidad de selección para las adquisiciones de bienes, servicios y obras cuyo valor no exceda del diez por ciento (10%) de la menor cuantía de la entidad contratante.

En general, las normas legales aplicables durante el proceso y durante la ejecución del contrato serán las estipuladas en la invitación, y las propias vigentes en Colombia sobre la materia.

2. ANÁLISIS DE LA OFERTA

2.1 ANÁLISIS FINANCIERO

El Departamento de planeación creó la agencia Nacional de Contratación Pública “Colombia Compra

Eficiente" con el fin de impulsar políticas y herramientas para la contratación estatal, por medio del decreto 4170 del 2011.

Teniendo en cuenta el Artículo 2.2.1.2.1.5.2, numeral 2 del Decreto 1082 de 2015 y a lo establecido en La Guía para la Elaboración de Estudios de Sector G-EES-02 de Colombia Compra Eficiente, La Entidad considera que no es necesario exigir una capacidad financiera mínima para el presente proceso.

2.2 ANÁLISIS DEL RIESGO.

El presupuesto generado para la elaboración del estudio está fundamentado en el análisis del mercado mediante la elaboración de un estudio previo, sin embargo, los cambios que este llegase a tener, pueden ser producto de nuevas necesidades no previstas o la naturaleza en el desarrollo de las actividades correspondientes a la ejecución del contrato.

Generalmente estos cambios presupuestales generan un desequilibrio económico del proyecto, por tanto se deben regular y controlar todo el tiempo, con el fin de no entorpecer el desarrollo completo del objeto contractual.

GARANTÍA.

EL CONTRATISTA constituirá garantía única a favor del municipio de Ocaña, la cual consistirá en pólizas expedidas por compañías de seguro legalmente autorizadas para funcionar en Colombia o de garantías bancarias que avalará el cumplimiento de las obligaciones contraídas por el presente contrato de conformidad con los riegos, vigencias y valores asegurados que seguidamente se indican:
1) SERIEDAD DE LA OFERTA, por el 10% del valor del presupuesto oficial, desde la presentación de la oferta y hasta la aprobación de la garantía de la oferta del contrato (Decreto 1082 de 2015)
2) AMPARO DE CUMPLIMIENTO: Equivalente al DIEZ (10%) por ciento del valor total del contrato, vigente por el término de su ejecución y seis (6) meses más.
3) CALIDAD DEL SERVICIO: Equivalente al DIEZ por ciento (10%) del valor total del contrato, con una vigencia igual al plazo de ejecución del mismo y seis (6) meses más.

Supervisión del contrato:

La Entidad Contratante ejercerá el control y la vigilancia de la ejecución de los trabajos a través del INSPECTOR DE TRANSITO MUNICIPAL.

2.3 ASPECTO PRESUPUESTAL.

Teniendo en cuenta las variables indicadas en los cálculos y estudios realizados por la secretaria de Movilidad y Transito, el objeto contractual tiene un valor estimado de TREINTA Y DOS MILLONES DE PESOS M/CTE ($32.000.000) M/CTE**.**

2.4 FORMA DE PAGO: Se cancelará de manera total contra entrega de los materiales y elementos y certificación de cumplimiento firmada por el supervisor del contrato, de conformidad con la cuenta de cobro o factura presentada por el contratista.

Dado en Ocaña – Norte de Santander, mayo de 2023.

FIRMA ELECTRONICA SECOP II
LEONARDO MORENO BONILLA
Secretario de Movilidad y Transito Municipio de Ocaña

V°B° Secretaría Jurídica