

Bogotá D.C.

Para: DIRECCIÓN DE CONTRATACIÓN.

De: Gerencia de Banca de Inversión.

Asunto: Estudio Previo para la contratación de la **CONSULTORÍA PARA REALIZAR LA ACTUALIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD TÉCNICA, AMBIENTAL, LEGAL, FINANCIERA Y SOCIAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SAN ANDRÉS Y PROVIDENCIA.**

De conformidad con lo dispuesto en el procedimiento de contratación vigente, me permito presentar ante usted, el Estudio de Previo para la Contratación de la Consultoría para realizar la **ACTUALIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD TÉCNICA, AMBIENTAL, LEGAL, FINANCIERA Y SOCIAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SAN ANDRÉS Y PROVIDENCIA.**

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

1. ANTECEDENTES

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

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

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

Que el Artículo 2° de la Constitución señala que “son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución”.

La Ley 105 de 1993, en sus artículos 19 y 20 establece que, dentro de las funciones y responsabilidades de las entidades de orden nacional y las entidades territoriales, se encuentra la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a su cargo.

Que la Ley 1682 de 2013, por medio de la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte, dispone que *“Las acciones de planificación, ejecución, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de los proyectos y obras de infraestructura del transporte materializan el interés general previsto en la Constitución Política al fomentar el desarrollo y crecimiento económico del país; su competitividad internacional; la integración del Territorio Nacional, y el disfrute de los derechos de las personas y constituye un elemento de la soberanía y seguridad del Estado. Debido a ello, el desarrollo de las acciones antes indicadas constituye una función pública que se ejerce a través de las entidades y organismos competentes del orden nacional, departamental, municipal o distrital, directamente o con la participación de los particulares.”*

Que el objeto social de la Financiera de Desarrollo Territorial S.A., FINDETER, de conformidad con el artículo 1° de la Ley 57 de 1989, consiste en la promoción del desarrollo regional y urbano mediante la financiación y la asesoría en lo referente a diseño, ejecución y administración de proyectos o programas de inversión relacionados, entre otros, con la actividad de asistencia técnica.

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

Que el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, establece en el numeral 2° del artículo 268, que FINDETER, tiene por objeto la promoción del desarrollo regional y urbano, mediante la financiación y la asesoría en lo referente a diseño, ejecución y administración de proyectos o programas de inversión. Así mismo, el artículo 270 del EOSF, consagra en su literal h) adicionado por el artículo 28 de la Ley 1328 de 2009, que FINDETER puede, en desarrollo de su objeto social, prestar servicios de asistencia técnica, estructuración de proyectos, consultoría técnica y financiera.

Que el Artículo 95 de la Ley 489 de 1998 señala que las entidades públicas podrán asociarse con el fin de cooperar en el cumplimiento de funciones administrativas o de prestar conjuntamente servicios que se hallan a su cargo, mediante la celebración de convenios interadministrativos.

Que desde el año 2011, FINDETER, ha orientado su accionar hacia los aspectos propios de una Banca de Desarrollo, al evidenciar la importancia de acompañar procesos regionales, supramunicipales y municipales de planificación y desarrollo territorial. En virtud de lo anterior, FINDETER ha desarrollado una serie de programas de desarrollo territorial integrado que buscan acompañar a los entes territoriales en sus procesos de planificación del territorio.

Que Findeter estructura, desarrolla e implementa proyectos de desarrollo sostenible asociados a los componentes urbanos y de movilidad, los cuales brindan acompañamiento técnico en la planificación y consolidación de los territorios a través de una estrategia integral. Como parte de la experiencia adquirida a través de los últimos años, esta dependencia ha estructurado los planes maestros de movilidad de las ciudades de Ibagué, Manizales, Pereira, San Gil y Galapa, así como los planes maestros de espacio público de Popayán e Ibagué, y los planes de estacionamiento de Pereira y actualmente, Manizales. Así mismo, adelanta la Estructuración Técnica, Legal, Financiera y Social del Sistema Estratégico de Transporte Público, hoy Sistema Integrado de Transporte Público del municipio de Manizales, financiado con recursos del Fondo de Prosperidad y el municipio.

En el año 2013 y a través del Departamento Nacional de Planeación (DNP), se formuló y diseñó una estrategia de movilidad para las Islas de San Andrés, Providencia y Santa Catalina que permitiera mejorar su competitividad y productividad; instrumento de planeación que estructura y fundamenta los requerimientos en materia de movilidad en el mediano y largo plazo. Así mismo, se elaboró el diseño conceptual técnico, legal y financiero del sistema de transporte público de pasajeros. Sumado a lo anterior, en el 2017 la Gobernación del departamento de San Andrés y Providencia solicitó al DNP apoyo en la estructuración y financiación del sistema integral de movilidad para el fortalecimiento de la infraestructura Pública de transporte dirigido al Raizal, Residente y turista, así como, apoyo técnico y financiero para adelantar estudios de estructuración bajo el esquema de APP para el proyecto del sistema integral de movilidad en San Andrés.

En atención a dicha solicitud, el DNP, a través del Programa de Apoyo a la Participación Privada, inició un trabajo conjunto con la Secretaría de Movilidad del Departamento para el entendimiento de la problemática de movilidad en las islas de San Andrés y Providencia, y adelantar la elaboración de los términos de referencia para la contratación de una consultoría con el objeto de: "*Realizar el diseño operacional detallado del sistema de transporte público eléctrico de pasajeros, para las islas de San Andrés y Providencia, y una evaluación jurídica, financiera y económica que permita establecer la viabilidad del esquema de Asociación Público-Privada en la implementación del proyecto*".

Sin embargo, dicho instrumento de planificación no fue adoptado ni el Sistema de transporte fue estructurado integralmente por lo que a la fecha se presentan cambios en los patrones de distribución y demanda de viajes. En este sentido, se requiere actualizarlos teniendo en cuenta que la eficiencia del transporte es un requisito indispensable para garantizar la movilidad a mediano y largo plazo de los habitantes de las islas de San Andrés y Providencia. De acuerdo con lo anterior, se hace fundamental la actualización de los estudios de factibilidad técnica, ambiental, legal, financiera y social del sistema de transporte público de San Andrés y Providencia, lo cual permite mejorar las condiciones del transporte público de pasajeros en términos de la oferta, infraestructura, operación, tiempos de viaje, costos, seguridad vial y legalidad.

Por su parte la Ley 1955 de 2019, en sus Artículos 97,98, 99 y 100, establece los lineamientos para la financiación, sostenibilidad, apoyo a los sistemas de transporte y cofinanciación de estos que se reglamentan mediante la Resolución No. 20203040013685 del 29 de septiembre de 2020. Normatividad que se deberá considerar para la actualización de la Estructuración.

En este sentido, los términos de referencia que se exponen a continuación tienen como fin contratar una Consultoría para realizar la "**ACTUALIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD TÉCNICA, AMBIENTAL, LEGAL, FINANCIERA Y SOCIAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SAN ANDRÉS Y PROVIDENCIA**".

2. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD DE LA CONTRATACIÓN

El 21 de septiembre de 2021 Findeter y DNP suscribieron el Contrato Interadministrativo No. 891 de 2021 cuyo objeto es: "*Prestar los servicios de asistencia técnica y administración de recursos para la actualización de los estudios de factibilidad técnica, ambiental, legal y financiera del Sistema de Transporte Público de San Andrés y Providencia.*" y que esté se encuentra dentro del marco de las operaciones autorizadas a FINDETER.

Se hace necesario actualizar la estructuración de un Sistema de Transporte Público que funcione de manera integrada entre los diferentes modos, con la finalidad, entre otros, de mejorar la calidad y los tiempos de viaje de los ciudadanos y que cumpla con lo establecido en la Resolución No. 20203040013685 de 2020¹.

En este sentido es importante tener en cuenta un Sistema de Transporte Público permite mejorar las condiciones del transporte público colectivo de pasajeros en términos de la oferta, infraestructura, operación, tiempos de viaje, costos, seguridad vial y legalidad. En este sentido, la Estructuración Técnica, Ambiental, Legal, Financiera y Social del Sistema de Transporte Público (STP) será el instrumento específico para la mejora integral de la operación, favoreciendo las condiciones de demanda existentes y futuras de las islas, y promoviendo el desarrollo sostenible local.

3. OBJETO Y DESCRIPCIÓN DEL ALCANCE A CONTRATAR:

3.1. OBJETO A CONTRATAR

REALIZAR LA ACTUALIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD TÉCNICA, AMBIENTAL, LEGAL, FINANCIERA Y SOCIAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SAN ANDRÉS Y PROVIDENCIA.

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

El presente estudio busca desarrollar la actualización de los estudios de factibilidad Técnica, Ambiental, Legal, Financiera y Social del Sistema de Transporte Público para San Andrés y Providencia, en el marco de la Resolución No. 20203040013685 del 29 de septiembre de 2020, basándose en la información disponible del estudio realizado por DNP en el 2018, denominado: “Realizar el diseño operacional detallado del sistema de transporte público eléctrico de pasajeros, para las islas de San Andrés y Providencia, y una evaluación jurídica, financiera y económica que permita establecer la viabilidad del esquema de Asociación Público-Privada en la implementación del Proyecto”.

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

- *A partir del diseño operacional aterrizado en el mencionado estudio de DNP de 2018, desarrollar una revisión y validación de la estructuración técnica del proyecto.*
- *Adelantar los diseños de factibilidad de la infraestructura identificada.*
- *Elaborar la estructuración financiera y legal del Sistema de Transporte Público de Pasajeros para San Andrés y Providencia.*
- *Lo anterior con el objeto de optar por la cofinanciación de dicho proyecto entre la nación y la gobernación departamental, según lo establecido en el artículo 2 de la Ley 310 de 1996.*
- *La integración modal (transporte público colectivo, individual, especial, mixto y la bicicleta) considerando la accesibilidad universal.*
- *La implementación de un sistema de transporte integrado tarifario y operativamente, con medios de pago que faciliten la accesibilidad, la inclusión y, la intermodalidad, y que reconozca condiciones diferenciales para grupos de especial protección.*

¹ Por la cual se reglamenta el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por el artículo 100 de la Ley 1955 de 2019 en el marco de la cofinanciación de los Sistemas de Transporte Público Colectivo y se dictan otras disposiciones.

- *El reemplazo tecnológico de la flota y de la infraestructura en un horizonte de corto plazo a equipos cero emisiones.*
- *Todo lo anterior articulado con el Plan de Gestión Social y Reputacional.*

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

A continuación, el alcance que debe desarrollar la Consultoría según las etapas. Sin embargo, no limita la presentación y entrega de insumos y productos que complementen y sean necesarios para el correcto desarrollo del proyecto y para la calidad del producto final, a la luz de lo estipulado en la Resolución 20203040013685 del 29 de septiembre de 2020.

3.2 ETAPAS DEL PROYECTO

3.2.1. 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 de las islas, a través de los componentes movilidad, medio ambiental, socioeconómico, urbano, fiscal, desarrollo sostenible y de gobernanza. De igual manera se realizará una revisión de los estudios disponibles en especial el estudio adelantado en el 2018 por EY y Gómez Pinzón para el DNP, y demás estudios relacionados con movilidad, transporte público, disponibles.

1. Descripción detallada del plan de trabajo que se implementará para la ejecución de cada una de las fases del estudio, incluyendo sus respectivos objetivos, metodología e instrumentos. En la metodología, se debe especificar la estrategia que utilizará en el desarrollo del estudio, para cada una de las etapas, incluyendo la elaboración del Plan de Gestión Social y Reputacional, y la estrategia de comunicación. Asimismo, debe incluir el plan de las jornadas de participación de la comunidad (garantizando la participación de la comunidad raizal y empresa de transporte) y de socialización de los avances de cada fase, con el objetivo de hacer un proceso inclusivo, donde se pongan a consideración sus necesidades, opiniones, perspectivas y prioridades. Contendrá una descripción del equipo de trabajo que participará en cada una de las actividades, sus respectivas funciones, los tiempos de dedicación y los recursos que se destinarán para el proyecto los momentos de interacción con autoridades administrativas locales, con el sector transportador, las comunidades interesadas, con el equipo supervisor, y con los demás interlocutores institucionales y actores de interés cuya participación sea previsible en el desarrollo de la consultoría.
2. 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).

3. La metodología de los estudios enfocados a caracterizar la demanda insatisfecha (informalidad, crecimiento del parque automotor y deficiencias en el servicio de transporte público).
4. Cronograma de trabajo detallado con las actividades a adelantar donde se incluyan sus fechas de realización, relaciones entre actividades, personal asignado 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, y deben relacionar las precedencias necesarias para llegar a los objetivos de las mismas.
5. Base de datos de actores representativos de las islas que contenga los siguientes elementos: nombre, institución o comunidad que representa, cargo o rol, funciones, datos de contacto (correo, celular, web, red social), ubicación. Esta base de datos se podrá conformar a partir de información secundaria de las islas y deberá ser actualizada por lo menos 3 veces durante la ejecución del contrato de consultoría. Así mismo, debe estar disponible en caso de ser requerida por Findeter y/o la Gobernación.

Esta base de datos inicial debe comprender:

- **Actores Institucionales como:** Gobernación, Alcaldía, Concejo, Ediles, SENA, Gestoras Sociales, Cámara de Comercio, gremios, Coralina, ICBF, Autoridades Públicas, entre otros sujetos a validación por el comité técnico.
- **Actores No Institucionales como:** Juntas de Acción Comunal, Líderes Comunitarios, representantes sector comercial, madres comunitarias, medios de comunicación, academia, fundaciones, corporaciones, ONG, entre otros sujetos a validación por el comité técnico.

Nota: Este informe debe cubrir todos los componentes formulados en los requisitos mínimos de todas las etapas que se relacionan a continuación, y los demás componentes planteados por en la propuesta.

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

Objetivo de la etapa: A partir de la información contenida el estudio realizado por EY y Gómez Pinzón en el año 2018 al DNP, validar la caracterización detallada de la situación actual que ponga en relieve las necesidades actuales y futuras del transporte público en San Andrés y Providencia, en función del objeto del estudio.

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

Como mínimo se debe contemplar los siguientes componentes de diagnóstico:

1. Recopilación y análisis de información secundaria. Revisión de estudios disponibles relacionados con movilidad, transporte público, logística y carga, con especial énfasis en los siguientes estudios:
 - a. Estudio de estrategia de movilidad para las Islas de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, realizado por el DNP en 2014.

- b. Estudio realizado por EY y Gómez Pinzón en el año 2018 al DNP (Estudio DNP 2018) con el objeto *“Realizar el diseño operacional detallado del sistema de transporte público eléctrico de pasajeros, para las islas de San Andrés y Providencia, y una evaluación jurídica, financiera y económica que permita establecer la viabilidad del esquema de Asociación Público-Privada en la implementación del Proyecto”*
2. A partir del estudio DNP 2018, validar el análisis de la condición actual de la prestación del servicio del Transporte Público Colectivo (TPC) de San Andrés y Providencia, en donde se integre la oferta y demanda, esquema organizacional e institucional y demás elementos que integren el servicio actual. Incluir un análisis de la situación actual de las empresas de transporte colectivo (operación, esquemas organizacionales, andamiaje y estructura financiera y jurídica, etc.).
 3. Análisis de la población beneficiaria y afectada, dicha información debe estar desagregada por género, edades simples, ocupación y condiciones socio – económicas; esto se debe desarrollar en el marco del componente de lectura territorial del Plan de Gestión Social y Reputacional.
 4. A partir del estudio DNP 2018, verificar la caracterización del usuario de transporte público de las islas. Se debe incluir una desagregación por género, edades simples, estratos socioeconómicos y ocupación; esto se debe desarrollar en el marco del componente de lectura territorial del Plan de Gestión Social y Reputacional.
 5. Caracterización del esquema financiero actual del servicio del TPC en las islas, incluyendo el esquema tarifario y de costos de inversión y operación de cada uno de los actores.
 6. A partir del estudio DNP 2018, analizar las condiciones de movilidad de los otros medios de transporte, identificando las variables o aspectos que afecten el TPC. Caracterización de servicios de transporte informal e ilegal.
 7. A partir del estudio DNP 2018, verificar la caracterización de la demanda del servicio de Transporte Público Colectivo tradicional de pasajeros y mixto (demanda de pasajeros provenientes de áreas periféricas). Esta caracterización deberá involucrar condiciones asociadas al uso del suelo y expansión de zonas urbanizadas o por urbanizar; como también los efectos de las dinámicas del turismo. Esto con el fin de estimar escenarios de demanda futura que será parte fundamental en la fase de la estructuración técnica.
 8. Revisión y evaluación del régimen regulatorio actual nacional y local, sobre TPC y demás normas de tránsito y transporte relevantes para el proceso. A partir de la revisión de la normatividad vigente, se deberá establecer los parámetros de implementación de la estructuración técnica y financiera del sistema.

3.2.3. ETAPA III PROPUESTA DEL ESTUDIO DEL COMPONENTE TÉCNICO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO.

Objetivo de la etapa: Validar los diseños técnicos y operacionales presentados por EY y Gómez Pinzón en el año 2018 al DNP. Se revisará el diseño operacional, tecnológico y de infraestructura para la implementación del sistema de transporte.

Entregables:

- Informe de la propuesta inicial del estudio de factibilidad técnica.
- Validación Modelo de transporte con las bases que lo conforman².
- Sistema de rutas y propuesta de Plan de Servicios Operacionales.

Ahora bien, para el desarrollo de esta fase se deberá como mínimo desarrollar los siguientes aspectos con base en el estudio DNP 2018:

1. A partir del estudio DNP 2018, validar el diseño operacional a detalle de escenario con proyecto (STP), presentando su respectivo análisis y evaluación de las características, parámetros y batería de indicadores de diseño del sistema a partir de los resultados de la modelación de transporte del estudio en mención. El consultor deberá programar capacitaciones dirigidas al personal que se especifique por la supervisión, respecto a la estructura y sensibilización del modelo.
2. A partir del estudio DNP 2018, validar la caracterización y tipología de la flota eléctrica propuesta para el STP.
3. A partir del estudio DNP 2018, validar la batería de indicadores de seguimiento que le permita a la administración realizar el debido control a la implementación y operación del sistema. Verificar que la batería de indicadores permita registrar los siguientes aspectos: un mínimo de indicadores relacionados con el control técnico a la operación y el monitoreo a la calidad del servicio. Adicionalmente, se deberá contar con un indicador que permita medir y hacer seguimiento sobre la gestión social. Los indicadores deberán ser de económica medición, fácil comprensión y ágil tabulación.
4. A partir del estudio DNP 2018, validar la identificación, dimensionamiento y estimación de costos de los equipamientos, infraestructura vial y de soporte a la operación (análisis del entorno urbano, redes de servicios públicos, predios, entre otros). Se tendrá en cuenta el aprovechamiento de infraestructura ya existente en las islas para su utilización en la operación del sistema. Adicionalmente, se deberá presentar un plan de priorización de obras o elementos cofinanciables para la entrada en funcionamiento del sistema y sus respectivas características, dimensionamiento y ubicación (por ejemplo: implementación de carriles preferenciales y/o exclusivos). Para el caso de la infraestructura de apoyo a la operación (Patios y talleres, paraderos, estaciones de integración y terminales), se deberá desarrollar diseños a nivel de factibilidad (conforme a los lineamientos de alcance del Anexo – Alcance técnico Infraestructura, tanto para estudios como para diseños)³. Así mismo, se tendrá que considerar dentro de la propuesta criterios de servicio y medidas de accesibilidad universal, y de inclusión y gestión social.
5. A partir del estudio DNP 2018, verificar la definición y caracterización a detalle de funcionalidades y arquitectura de los componentes de tecnología del STP de acuerdo con las necesidades y características de las islas, en el marco de las condiciones de los decretos 2060 de 2015 y 1567 de 2020, incluyendo el respectivo análisis de costos. Se deberá analizar las alternativas en el mercado respecto a la plataforma tecnológica y de comunicaciones de los sistemas de gestión y

² Conforme a la información disponible en el estudio de referencia realizado y recibido a satisfacción por el DNP en 2018, se encuentra que el modelo de transporte de asignación fue elaborado en el software de modelación EMME

³ Estudios a factibilidad para el componente de Infraestructura: Infraestructura de soporte: paraderos, patios, talleres, edificio administrativo y centro de control.

control de flota, recaudo centralizado e información al usuario para apoyar la operación del STP incluyendo la definición estratégica y tecnológica y el diseño de los sistemas de transporte (sistemas CCTV) para la seguridad de los usuarios y de la operación.

6. Definición de fases de implementación del STP. El diseño de estas fases deberá procurar asegurar la sostenibilidad a lo largo del tiempo. Se deberá plantear directrices sobre: el control y regulación de transporte informal, aumento del parque automotor, cambios en características de la flota del STP. Todos los análisis deberán adelantarse tanto para la etapa de implementación y puesta en marcha, como para la operación formal, recogiendo en una primera etapa de implementación, todas aquellas actividades que consoliden y pongan en funcionamiento el Sistema de Transporte del San Andrés y Providencia.
7. Adicionalmente, se deberán generar los mecanismos técnicos y de infraestructura para la integración entre los diferentes sistemas de transportes existentes o proyectados en las islas, entre otros: el sistema de bicicletas públicas, el sistema de transporte marítimo, y el transporte público individual.
8. Implementación sesiones de sensibilización y capacitación sobre gestión e inclusión social con los grupos de interés identificados en el componente de la lectura territorial descrito en los Lineamientos para la Gestión Social y Reputacional
9. A partir del estudio DNP 2018, validar los impactos ambientales de las diferentes fases de planeación, construcción, operación del STP.

Nota: El diseño operacional validado deberá revisarse y ajustarse conforme con los resultados del modelo financiero y condicionantes normativos que se desarrollarán en la etapa 4.

En todo caso, los resultados del diseño operacional deberán ser ajustados durante el transcurso de la consultoría, según la dinámica de la gestión de la movilidad de las islas, considerando las decisiones, medidas y situaciones de la Administración local, el gobierno nacional. Los entregables definitivos deberán tener incorporadas las incidencias de tales medidas, y ser rectificadas, en lo que corresponda, los diseños y definiciones del proyecto.

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

Objetivo de la etapa: Elaborar la propuesta inicial del estudio de factibilidad financiera del Sistema de transporte, 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. Se estructurará el modelo de transacción y relacionamiento de los actores.

Las propuestas iniciales financiera y legal se deberán contrastar con la propuesta técnica, para el planteamiento de la Etapa V.

Entregables financieros:

- Informe de la propuesta inicial de la factibilidad financiera.
- Modelo financiero con las bases de datos y su respectivo manual de uso.

Ahora bien, para el desarrollo de esta fase como mínimo se deberá desarrollar los siguientes aspectos (sin perjuicio de todas aquellas que se requieran para completar el estudio):

1. 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.
2. Incluir en el modelo financiero como mínimo: variables macroeconómicas, ingresos, inversiones, estructura de costos de operación, gastos operativos, nómina de personal, costos de capital, flujo de caja, rentabilidad, propuesta de endeudamiento, plazo de horizonte del proyecto, renovación de equipos, obligaciones tributarias y demás variables que se definan como relevantes, y aquellos que permitan definir el modelo financiero adecuado para el STP. Adicionalmente, teniendo en cuenta el correspondiente análisis técnico, se deberá evaluar dentro del modelo financiero condiciones de inversión y operación para la vinculación de nuevas tecnologías vehiculares y fuentes de energía limpias, incluyendo la evaluación de viabilidad. El modelo financiero debe 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 contar con una aproximación y modelación financiera de la cofinanciación con la nación para la implementación, así como para la sostenibilidad de la operación.

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 trámites 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.

3. 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.
4. Definición del esquema tarifario del STP y de cada uno de los actores del STP, evaluando la tarifa técnica en contraste con la tarifa del usuario. Evaluar la sensibilidad de la demanda ante posibles incrementos de la tarifa al usuario y alternativas de mitigación. Realizar un análisis socioeconómico que caracterice al usuario (Raizales, turistas locales y extranjeros), reflejando la capacidad de pago

para transportarse y proponer tarifas diferenciales. Adicionalmente, se deberá elaborar el esquema de actualización de tarifas atendiendo las condiciones del STP.

5. Definir la integración tarifaria de los usuarios del STP con otros servicios de transporte público.
6. Establecer los parámetros con los cuales debe cubrirse todos los costos de inversión, operativos y administrativos de cada uno de los agentes directos del STP (como mínimo: gobernación, ente gestor, operador(es), sistema de gestión de flota, sistema de recaudo, entre otros), identificando fuentes viables que los respaldan (tarifa, cofinanciación, tarjeta de turismo, otros).
7. Definir la estructura de remuneración de cada uno de los agentes del sistema. El modelo planteado deberá permitir la integración de los costos asociados, bajo un esquema de priorización y repartición adecuada a cada uno de los agentes del STP.
8. Realizar análisis de sensibilidad, en donde se determinará cuál es la condición límite en la que el sistema podría ser autosostenible, es decir, determinar la demanda mínima con la cual la ecuación de tarifa técnica y sus componentes se mantienen en equilibrio para cancelar a los operadores, dando recomendaciones de su sensibilidad. En todo caso, previendo que los requerimientos de oferta para asegurar un nivel de servicio competitivo se necesiten recursos adicionales a los obtenidos por ingresos de tarifa, se deberá considerar la integración de estrategias de estabilización de tarifa y fuentes alternativas de financiación para asegurar la sostenibilidad del sistema⁴.
9. Realizar análisis de sensibilidad y valoración de alternativas para el proceso de racionalización y desintegración física (chatarización) en el nuevo modelo para renovación de flota en el horizonte de tiempo del proyecto. Deberá desarrollar mecanismos financieros de reconocimiento y compensación a pequeños propietarios.
10. Evaluar cada una de las fases de implementación definidas en la estructuración técnica, determinando su viabilidad financiera y tiempo máximo de duración recomendado para cada fase. Todos los análisis deberán adelantarse tanto para la etapa de implementación y puesta en marcha, como para la operación formal.
11. Generar los indicadores de rentabilidad y viabilidad de la operación del STP y proyección de estados financieros de los agentes del sistema, incluyendo flujo de caja libre y flujo del inversionista.
12. Incorporar mecanismos de financiación a los propietarios de vehículos para la transformación tecnológica del Sistema en relación con la flota hacia tecnología cero emisiones, considerando las condiciones y el perfil de los actuales propietarios del parque automotor para el servicio público colectivo, y la preservación de sus derechos económicos y patrimoniales actuales en el esquema.
13. Realizar el análisis de viabilidad fiscal para cada escenario, justificando ampliamente los supuestos del análisis.
14. Desarrollar un análisis completo de los riesgos del sistema, de cada modelo de transacción y de cada contrato o tipo de contrato que resulte de la estructuración del sistema. El análisis debe basarse en los documentos CONPES y la normatividad que aplique y que esté vigente, así como en las mejores prácticas que disponibles para la identificación, asignación, valoración, propuesta de mitigación y en general, todos los aspectos que deban considerarse en materia de riesgos.

⁴ Entre otras, las que apliquen conforme al artículo 97 de la Ley 1955 de 2019.

15. Realizar la evaluación socioeconómica del proyecto, incluyendo la amplia y sustentada identificación de los beneficios y los costos, la aplicación de metodologías de reconocido valor técnico. El contratista deberá realizar el análisis acudiendo a fuentes primarias y secundarias de reconocido rigor técnico, describiendo amplia y suficientemente, tanto la metodología como la pertinencia de cada beneficio y cada costo. En los casos en los que no sea posible acopiar información para la cuantificación de los beneficios o los costos, pero que exista literatura confiable sobre la pertinencia de considerar el beneficio o el costo, el consultor deberá registrarlo amplia y suficientemente, así no haga parte del cálculo de la relación beneficio costo o la evaluación correspondiente.

Entregables Componente legal:

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

Para el desarrollo de esta fase como mínimo se deberá desarrollar los siguientes aspectos (sin perjuicio de todas aquellas que se requieran para completar el estudio):

1. Con base en las definiciones y lineamientos del artículo 99 de la Ley 1955 de 2019, se deberá determinar el tipo de sistema de transporte, para establecer la normativa que le aplique en el marco de la posible cofinanciación por parte de la nación.
2. Con base en la evaluación del marco institucional actual, se deberá presentar una propuesta de la estructura institucional para la gestión, regulación, control y operación del STP.
3. Establecer los mecanismos de control y regulación para la remuneración a los agentes del sistema.
4. 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 proyecto en cada etapa. Todos los análisis deberán adelantarse tanto para la etapa de implementación y puesta en marcha, como para la operación formal. Adicionalmente, deberá definir los mecanismos legales y jurídicos para la integración con otros servicios de transporte público (conforme aplique).
5. 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).
6. Estructurar los actos administrativos necesarios que deba generar la administración local para la adopción, implementación y puesta en marcha del STP bajo las condiciones de ley.
7. Se deberá entregar una matriz de riesgos con tipificación, estimación y asignación de los riesgos previsible involucrados en la contratación, de conformidad con lo previsto en los documentos CONPES aplicables y la normatividad vigente.

8. 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.
9. Señalar específicamente el marco jurídico sobre el cual se debe fundamentar la operación.
10. El Consultor deberá establecer el esquema de competencias para la planeación, gestión, regulación y control del STP en el marco de su alcance geográfico.

3.2.5. ETAPA V: 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:

- Informe final y ejecutivo de la ETLF del STP (PDF).

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

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

El plan de Implementación y puesta en marcha deberá ajustarse a periodos de tiempo medibles, que permitan fijar hitos y cortes de ejecución, así como metas para la administración local, recogiendo en una primera etapa de implementación, todas aquellas actividades que consoliden y pongan en funcionamiento el Sistema de Transporte Público de San Andrés y Providencia.

Se deberá entregar un plan de acción a partir del cual se desarrolle la definición de estrategias para controlar y minimizar la informalidad e ilegalidad que afecta la demanda y prestación del servicio de transporte definiendo indicadores que permitan realizar el seguimiento a la efectividad de las acciones. Así mismo, se deberá estructurar y entregar una estrategia de mercadeo y comunicación para la implementación del STP, el cual debe incluir como mínimo lo siguiente:

- 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 del STP, 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.

Por último, el informe final deberá incorporar un borrador del documento CONPES para declaración de importancia estratégica del proyecto y su cofinanciación.

Nota: Artes finales.

Así mismo, se deberá entregar un informe ejecutivo que contenga los aspectos más importantes de cada una de las fases de la ETLF del STP y sus respectivas conclusiones; este documento no deberá contener más de 50 páginas y deberá alinearse con los requisitos de validación de la estructuración del STP, emitidos por parte del Ministerio de Transporte (MT) y Departamento Nacional de Planeación (DNP), en consideración de la normatividad vigente. Se debe incluir una compilación ejecutiva de ágil visualización de los anteproyectos de las intervenciones por implementar para cada uno de los elementos de la infraestructura de soporte (fichas), conforme a lo obtenido respecto a lo elaborado según el Anexo – Alcance técnico Infraestructura.

La aprobación de los Artes Finales la hará Findeter en el momento en el que se encuentre satisfecho con éste y posterior a los ajustes solicitados.

ACOMPANIAMIENTO

Se deberá acompañar a la Gobernación del Archipiélago en el proceso de verificación ante el Gobierno Nacional, en la presentación y solución de observaciones que en dicho proceso el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación formulen hasta el plazo establecido en el cubrimiento de la póliza de cumplimiento del contrato (*seis (6) meses*) o hasta pronunciamiento final del Ministerio de Transporte con

respecto a la verificación del cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 100 de la ley 1955 de 2019 (*La condición que se cumpla primero*).

3.3. PRODUCTOS - CRONOGRAMA:

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

Etapa	Producto	Plazo
<i>Etapa I</i>	Metodología y cronograma del estudio.	5 días después de la firma del acta de inicio
<i>Etapa II</i>	Línea base y diagnóstico de la situación actual.	Hasta 1 mes y 5 días después de la firma del acta de inicio.
<i>Etapa III</i>	Propuesta del estudio del componente técnico del Sistema de Transporte Público.	Hasta 2 meses y 5 días después de la firma del acta de inicio.
<i>Etapa IV</i>	Propuesta del estudio del componente Financiero y Legal del Sistema de Transporte Público.	Hasta 4 meses después de la firma del acta de inicio.
<i>Etapa V</i>	Resumen ejecutivo del estudio Técnico, Legal, Ambiental, Financiero y Social del Sistema de Transporte Público.	Hasta 5 meses y 15 días después de la firma del acta de inicio.

PARÁGRAFO. La totalidad de los entregables mencionados anteriormente deberán ser revisados y aprobados por el supervisor. En caso de que los productos no correspondan con los contenidos exigidos, Findeter podrá solicitar una nueva programación en la entrega de los productos según corresponda. En caso de presentarse observaciones a los entregables, éstas deberán ser incorporadas a los trabajos finales realizados por parte del contratista.

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

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

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

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

3.3.1. GESTIÓN SOCIAL Y REPUTACIONAL

De manera transversal a la actualización de los estudios de factibilidad, es necesario que el CONSULTOR desarrolle e implemente un Plan de Gestión Social y Reputacional (PGSR), de acuerdo con los lineamientos establecidos por Findeter para tal fin, los cuales se encuentran anexos.

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

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

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

3.3.2. BUILDING INFORMATION MODELLING (BIM)

El CONTRATISTA que desarrolle la Estructuración del Sistema de Transporte Público para las islas de San Andrés y Providencia deberá usar la metodología Building Information Modelling (BIM). De acuerdo con lo descrito en el **Anexo BIM**.

Este requerimiento no pretende modificar estructuralmente el flujo de información dentro del proyecto, pero si asegurar la suficiencia, consistencia, calidad e interoperabilidad de la información intercambiada durante el desarrollo de este. Con esto se pretende apoyar el cumplimiento de la rentabilidad social de los proyectos y la eficiencia en el uso de los recursos del Estado.

4. ACTAS DEL CONTRATO

4.1. ACTA DE INICIO

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

- *Lugar y fecha de suscripción del acta.*
- *Nombre e identificación completa de los intervinientes.*
- *Plazo.*
- *Fecha de Terminación prevista.*
- *Valor.*
- *Información del CONTRATISTA y SUPERVISOR.*

4.1.1. REQUISITOS PARA LA SUSCRIPCIÓN DEL ACTA DE INICIO

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

- a. Presentación del personal del CONTRATISTA:** EL SUPERVISOR verificará y aprobará el cumplimiento de los perfiles exigidos para los profesionales definidos en la oferta para la ejecución del contrato. De igual forma verificará los soportes de la afiliación y pago de seguridad social integral vigente de todo el personal propuesto y verificará los contratos de trabajo y/o los contratos de prestación de servicios suscritos entre el personal y el CONSULTOR o uno de los integrantes del proponente plural.

- b. **Presentar la propuesta económica detallada para revisión:** EL SUPERVISOR revisará y validará el Formato de Estimación Propuesta Económica Detallada y Factor Multiplicador y la consistencia de la propuesta económica con las condiciones establecidas en los documentos de la convocatoria.
- c. **Aprobación o Validación de garantías:** FINDETER revisará que los amparos correspondientes a las garantías correspondan con lo exigido en el Contrato y los Términos de Referencia para efectos de su aprobación o validación.

4.2. ACTA DE RECIBO FINAL DEL CONTRATO

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

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

5.1. METODOLOGIA DE CÁLCULO – PRESUPUESTO ESTIMADO (PE)

El valor de la consultoría se establece a partir del presupuesto estimado por el equipo estructurador de Findeter.

Por tal motivo, el valor de la propuesta se soporta en un ejercicio de costeo interno, a partir de la consideración de los costos directos, entre otros como las dedicaciones del equipo mínimo establecido para el desarrollo de la consultoría (profesionales técnicos y de soporte), además de los costos indirectos:

El valor del presupuesto estimado se ha establecido según las dedicaciones indicadas en el numeral del personal, las cuales corresponden a las mínimas requeridas para la elaboración de los productos establecidos en los documentos de la convocatoria y es resultado de la multiplicación y sumatoria de las dedicaciones, duraciones y salarios; afectados por el factor multiplicador establecido desde la presentación de la propuesta económica, más los costos directos e indirectos necesarios.

Tabla 1. Costeo interno Findeter

PRESUPUESTO ESTIMADO	Cantidad	Total
SAN ANDRÉS		6 meses
Estructuración Plan Maestro		
PERSONAL DE SOPORTE TÉCNICO		
Subtotal		370.161.479
PERSONAL DE SOPORTE CAMPO		
Subtotal		30.113.198
PERSONAL ADMON NO FACTURABLE (AFECTADO POR EL FACTOR M		
Subtotal		5.653.745
FACTOR DE CALIDAD (AFECTADO POR EL FACTOR MULTIPLICADOR		
Subtotal		13.315.549
Costos Indirectos		191.932.500
Total		611.176.471

De acuerdo con lo anteriormente presentado, el presupuesto estimado para la ejecución del proyecto es hasta la suma de: **SEISCIENTOS ONCE MILLONES CIENTO SETENTA Y SEIS MIL CUATROCIENTOS SETENTA Y UN PESOS M/CTE (\$ 611.176.471) exento de IVA.** El presupuesto incluye los costos, gastos (directos e indirectos), imprevistos, utilidad y demás impuestos, gastos y contribuciones a que hubiere lugar, según la normatividad vigente.

Dentro del presupuesto estimado se incluyeron entre otros, los gastos de administración como: salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones del personal, incrementos salariales y prestacionales; desplazamientos, transporte, alojamiento, y alimentación del equipo de trabajo mínimo del contratista y los elementos de bioseguridad; desplazamiento, transporte y toda clase de equipos necesarios; honorarios y asesorías en actividades relacionadas con el contrato; la totalidad de tributos originados por la celebración, ejecución y liquidación del contrato; las deducciones a que haya lugar; la remuneración para el contratista de consultoría, imprevistos y en general, todos los costos en los que deba incurrir el contratista de consultoría para el cabal cumplimiento de ejecución del contrato.

FINDETER no reconocerá, por consiguiente, ningún reajuste realizado por el CONTRATISTA en relación con los costos, gastos o actividades adicionales que aquel requería para la ejecución que fueron previsibles al momento de la presentación de la oferta.

5.2. CONSTANCIA DE DISPONIBILIDAD DE RECURSOS O EL RESPALDO PRESUPUESTAL

Los recursos para ejecutar el contrato que resulte de la Convocatoria Publica están respaldados por los compromisos presupuestales que amparan el **Contrato Interadministrativo No. 891 de 2021.**

Vigencia	Fuente de Recurso	Total Fuente
2021	RP DNP No. 268221	\$ 500.000.000
2022	Compromiso Vigencias Futuras No. 821	\$ 300.000.000

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

El consultor deberá ejecutar el contrato en las islas de San Andrés y Providencia.

La entrega de los productos se realizará en la ciudad Bogotá D.C., en las instalaciones principales de FINDETER - Calle 103 No. 19 – 20 Bogotá D.C. Colombia, mediante radicación en ventanilla de los documentos originales en medio físico⁵ y magnético (**1 copia física y 1 magnética para los entregables de las etapas 1 a la 4 y 2 copias físicas y 2 magnéticas para los entregables de la etapa 5**) y/o de manera virtual y digital a través de los mecanismos tecnológicos que se acuerden con la supervisión del contrato.

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

6.1. CONOCIMIENTO DEL SITIO DEL PROYECTO

Será responsabilidad del proponente conocer las condiciones del sitio de ejecución del proyecto y actividades a

⁵ La copia física se debe entregar sobre la versión final aprobada por Findeter.

ejecutar, para ello el proponente podrá hacer uso de los programas informáticos y las herramientas tecnológicas disponibles teniendo en cuenta la localización específica indicada en los documentos de la convocatoria.

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

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

7. OBLIGACIONES.

7.1. OBLIGACIONES GENERALES

1. *Acatar la Constitución, la Ley, los principios de la función administrativa y los principios de la gestión fiscal consagrados en el artículo 209 y 267 de la Constitución Política.*
2. *Cumplir el objeto y alcance del contrato, ejecutando y entregando los productos contratados de acuerdo con los criterios de calidad, con sujeción al valor contratado y dentro del plazo establecido.*
3. *Rendir y elaborar los informes, conceptos, estudios y demás trabajos que se le soliciten en desarrollo del CONTRATO.*
4. *Garantizar el cumplimiento de la normatividad vigente de acuerdo con el tipo de proyecto a ejecutar.*
5. *Acatar las instrucciones que durante el desarrollo del CONTRATO se le impartan por parte de FINDETER y suscribir las actas que en desarrollo del CONTRATO sean indispensables y todas aquellas que tengan la justificación técnica, jurídica o administrativa necesaria.*
6. *Obrar con lealtad y buena fe en las distintas fases precontractuales, y contractuales, evitando dilaciones o cualquier otra situación que obstruya la normal ejecución del CONTRATO.*
7. *No acceder a peticiones o amenazas de quienes actúen por fuera de la ley con el fin de hacer u omitir algún hecho.*
8. *Mantener la reserva profesional sobre la información que le sea suministrada para el desarrollo del objeto del CONTRATO.*
9. *Constituir las garantías respectivas del CONTRATO y mantenerlas vigentes en los términos establecidos. Las garantías deberán presentarse como requisito para la suscripción del acta de inicio del contrato.*
10. *Cumplir con las disposiciones legales y reglamentarias referentes al medio ambiente, urbanismo seguridad industrial e higiene que para el efecto dispongan las entidades que correspondan.*
11. *Presentar y disponer del personal mínimo necesario para la ejecución del CONTRATO, desde el momento en que FINDETER lo disponga.*
12. *Ejecutar los trabajos de tal forma que los procedimientos aplicados sean compatibles no sólo con los requerimientos técnicos necesarios sino con las disposiciones legales, las normas especiales para la gestión y aprovechamiento de los recursos naturales.*

13. *Cumplir con todas las disposiciones vigentes sobre seguridad industrial y salud ocupacional vigentes en el país.*
14. *Dar estricto cumplimiento a los Lineamientos de Gestión Social y Reputacional (PGSR), el cual hace parte integral de los términos de referencia y del contrato.*
15. *Garantizar el desarrollo del proyecto y del Plan de Gestión Social y Reputacional con todos sus componentes y productos de manera virtual y/o presencial, dando cumplimiento al distanciamiento social siempre y cuando se tengan condiciones de emergencia sanitaria COVID-19 decretada por el Gobierno Nacional.*
16. *Responder por el pago de los impuestos que cause la legalización y ejecución del CONTRATO.*
17. *Responder por todo daño que se cause a bienes, al personal que se vincule y a terceros en la ejecución del CONTRATO.*
18. *Utilizar la información entregada o la que se genere durante la ejecución del contrato estrictamente para los proyectos asignados en desarrollo del presente contrato y no hacer uso de ella en otros proyectos ni permitir su copia a terceros.*
19. *Asumir la responsabilidad de todas las actividades relativas a la ejecución de las obligaciones establecidas en este contrato.*
20. *Velar porque FINDETER, se mantenga indemne de cualquier reclamación de terceras personas, contratistas, proveedores y demás servicios que de forma indirecta hayan sido requeridas para la ejecución del contrato.*
21. *Adelantar las actividades necesarias para dar cumplimiento al contrato de acuerdo con las etapas o fases correspondientes.*
22. *Todos los documentos, informes, productos y/o anexos deberán ser entregados en 1 copia física y 1 magnética para los entregables de las etapas 1 a la 4, y 2 copias físicas y 2 magnéticas para los entregables de la etapa 5, y/o de manera virtual y digital a través de los mecanismos tecnológicos que se acuerden con la supervisión del contrato.*
23. *En caso de que sea requerido, asistir a las reuniones programadas por Findeter, con el equipo de profesionales y especialistas aprobados.*
24. *Suscribir el acta de inicio y actualizar las garantías según corresponda para aprobación de FINDETER.*
25. *Suscribir el acta de recibo a satisfacción final y el acta de liquidación.*
26. *Dar cumplimiento a lo establecido en el Decreto No. 206 del 28 de febrero de 2021, Resolución No. 001315 del 28 agosto de 2021, o norma que lo modifique, sustituya o adicione.*
27. *Atender, aplicar y asumir los costos relacionados a las orientaciones o protocolos de bioseguridad establecidos por el Gobierno Nacional para prevención del Coronavirus COVID -19 relativas a las actividades a desarrollarse y según aplique.*
28. *Las demás que, por ley, los términos de referencia y el contrato correspondan o sean necesarias para el cabal cumplimiento de este.*

7.2. OBLIGACIONES ESPECÍFICAS

1. *Presentar informes mensuales vencidos (dentro de los primeros cinco (5) días calendario del mes siguiente) a FINDETER donde se evidencien los aspectos más relevantes de las actividades desarrolladas en cada uno de los periodos de tiempo. Lo anterior, sin perjuicio de la presentación de los productos por entregar.*

2. *Elaborar toda la documentación técnica, legal, financiera, social y ambiental requerida para la ejecución del proyecto.*
3. *Mantener el personal ofrecido y aprobado por FINDETER, el cual fue aprobado previo a la firma del acta de inicio del Contrato.*
4. *Implementar planes especiales de reacción, con acciones eficaces para solucionar y superar las situaciones que dificulten la ejecución o que representen riesgos de gestión.*
5. *Ajustar los productos, dentro de los términos establecidos para ello, de acuerdo con las observaciones presentadas por FINDETER.*
6. *Realizar todas las actividades y entregar los productos, informes, documentación, presentaciones, actas que apliquen para garantizar la ejecución del Contrato de acuerdo con lo establecido en cada una de las etapas, el Anexo Técnico, los Lineamientos de Gestión Social y Reputacional y demás documentos integrantes del Contrato.*

8. VALOR DE PRESUPUESTO.

De acuerdo con la metodología utilizada se determinó un Presupuesto Estimado de **SEISCIENTOS ONCE MILLONES CIENTO SETENTA Y SEIS MIL CUATROCIENTOS SETENTA Y UN PESOS M/CTE (\$ 611.176.471) exento de IVA.** El presupuesto incluye los costos, gastos (directos e indirectos), imprevistos, utilidad y demás impuestos, gastos y contribuciones a que hubiere lugar, según la normatividad vigente.

Nota 1: El valor del presupuesto estimado incluye sueldos del personal utilizado para la realización del trabajo, afectados por el factor multiplicador, gastos administrativos, dotación y elementos de bioseguridad, costos directos (arriendo oficina principal, computadores, muebles, papelería, ploteo de planos, servicios públicos, copias, fotografías, desplazamiento aéreo, desplazamiento terrestre, hospedaje, ensayos de laboratorio, entre otros costos directos), el valor de tasas, contribuciones y demás tributos que se causen por el hecho de su celebración y ejecución del contrato, así como los gastos administrativos generados durante la ejecución del mismo.

Nota 2: El valor presupuesto se encuentra exento del IVA de conformidad con el artículo 22 de la ley 47 de 1993 aplicable para el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

8.1. VALORES MÁXIMOS Y MÍNIMOS DE LA OFERTA ECONÓMICA

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

Descripción	Valor Mínimo (90% del valor estimado)	Valor Máximo (100% del valor estimado)
TOTAL PRESUPUESTO ESTIMADO	\$ 550.058.824	\$ 611.176.471

El valor mínimo del presupuesto corresponde al descuento máximo que podrá otorgar el oferente dentro de su oferta económica, el cual se considera que garantiza el cumplimiento de las condiciones técnicas y de calidad requeridas para el proyecto, por lo cual, el valor de la oferta no podrá ser inferior al valor mínimo ni mayor al valor máximo so pena de rechazo de la propuesta.

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

9. FORMA DE PAGO.

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

PRODUCTOS	% DE PAGO RESPECTO AL VALOR TOTAL DEL CONTRATO
Etapa I: Metodología y cronograma del estudio.	5%
Etapa II: Línea base y diagnóstico de la situación actual	30%
Etapa III: Propuesta del estudio del componente técnico del Sistema de Transporte Público.	20%
Etapa IV: Propuesta del estudio del componente Financiero y Legal del Sistema de Transporte Público.	20%
Etapa V: Resumen ejecutivo del estudio Técnico, Legal, Ambiental, Financiero y Social del Sistema de Transporte Público.	25%

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

10. SISTEMA DE PAGO

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

11. IMPUESTOS

El proponente deberá considerar en su oferta todos los costos correspondientes a impuestos, tasas, contribuciones, estampillas o gravámenes que se causen con ocasión de la suscripción, legalización, ejecución, liquidación del contrato y demás a que haya lugar del orden nacional y Territorial

A su vez, debe tener en consideración el Artículo 22 de la Ley 47 de 1993, aplicable para el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina el cual aduce:

“Exclusión del impuesto a las ventas. La exclusión del régimen del impuesto a las ventas se aplicará sobre los siguientes hechos:

- a) La venta dentro del territorio del Departamento Archipiélago de bienes producidos en él;*
- b) Las ventas con destino al territorio del Departamento Archipiélago de bienes producidos o importados en el resto del territorio nacional, lo cual se acreditará con el respectivo conocimiento del embarque o guía aérea;*
- c) La importación de bienes o servicios al territorio del Departamento Archipiélago, así como su venta dentro del mismo territorio;*
- d) La prestación de servicios destinados o realizados en el territorio del Departamento Archipiélago. Adicionado por el art. 176, Ley 1819 de 2016: ARTÍCULO 176. Adiciónese un literal al artículo 22 de la Ley 47 de 1993, el cual quedará así:*
- e) La circulación, operación y venta dentro del departamento archipiélago de los juegos de suerte y azar y las loterías.”*

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

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

12. PLAZO.

El plazo para la ejecución de la consultoría será de **SEIS (6) MESES** contados a partir de la suscripción del Acta de Inicio de Actividades, previa aprobación o validación de las garantías por parte de Findeter.

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

13. SUPERVISIÓN

La supervisión del contrato será ejecutada por el **Gerente de Banca de Inversión de FINDETER** o por quien éste delegue mediante comunicación escrita, cuyas responsabilidades se encuentran señaladas en el Manual de Supervisión e Interventoría de FINDETER y deberá de manera permanente realizar el seguimiento técnico, administrativo, financiero, contable y jurídico del contrato verificando además la correcta ejecución del objeto contratado.

El supervisor del contrato está facultado para solicitar informes, aclaraciones y explicaciones sobre el desarrollo de la ejecución contractual y será responsable por mantener informado a la contratante de los hechos o circunstancias que puedan constituir actos de corrupción tipificados como conductas punibles o que puedan poner o pongan en riesgo el cumplimiento del contrato, o cuando tal incumplimiento se presente.

En ningún caso el supervisor tiene la facultad de modificar el contenido y alcance del contrato suscrito entre el consultor y la contratante, ni de eximir, a ninguno de ellos, de sus obligaciones y responsabilidades.

14. COMITÉ TÉCNICO DE SEGUIMIENTO

Para efectos del seguimiento a la calidad técnica de los productos de la Consultoría y el apoyo integral para el desarrollo exitoso de la misma, de acuerdo con la Cláusula Cuarta del Contrato Interadministrativo No. 891-2021, entre DNP y FINDETER, se conformará un Comité Técnico de seguimiento el cual es la instancia encargada de realizar recomendaciones de orden técnico para garantizar la correcta ejecución del proyecto. En línea con lo mencionado, el comité estará conformado por dos (2) delegados del Departamento Nacional de Planeación y un (1) delegado de FINDETER. En el comité técnico podrá participar un (1) representante, vocero o delegado de la Gobernación de San Andrés y Providencia, quien podrá formular observaciones frente a los productos, cuya procedencia será analizada por el Comité técnico de Seguimiento.

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

El Comité Técnico se reunirá previa citación, con la regularidad que se acuerde entre los participantes, conforme a las necesidades de ejecución del Contrato. La Secretaría del Comité Técnico será ejercida por FINDETER, con el apoyo del Consultor, en la medida en que se requiera. De las reuniones realizadas se deberán diligenciar las actas correspondientes.

15. ABONO DE LA OFERTA

Si el representante legal o apoderado del proponente (individual o plural), persona natural o jurídica nacional o extranjera, no posee título de Ingeniero Civil, Arquitecto, Ingeniero de Vías o Ingeniero de Transporte la oferta deberá ser avalada por un Ingeniero Civil, Arquitecto, Ingeniero de Vías o Ingeniero de Transporte, en ambos casos, deberá adjuntar copia de la matrícula profesional y del certificado de vigencia de matrícula profesional expedida por la autoridad competente, según corresponda, el cual debe encontrarse vigente.

16. PERSONAL MÍNIMO

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

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

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

Tabla. Personal mínimo.

PERSONAL MÍNIMO PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO				
Cargo por desempeñar	Formación Académica	Experiencia General	Experiencia Específica	Disponibilidad mínima en la duración total del Contrato
Director de proyecto	<p>Profesional en alguna de estas áreas de conocimiento o afines:</p> <p>Ingeniero, Arquitecto, Abogado, Administración Financiera, Economista o Administrador de Empresas</p> <p>Con especialización, maestría o doctorado en alguna de estas áreas o afines:</p> <p>Gerencia de proyectos o relacionado al objeto del proyecto</p>	10 años	<p>Tres (3) certificados que acrediten la experiencia como director o gerente en estructuración, planeación o implementación de sistemas de transporte o formulación de Planes de Movilidad.</p> <p>Uno de los certificados aportados deberá tener un valor igual o superior a 0.4 veces el Presupuesto Estimado en SMMLV para la estructuración, planeación o implementación de sistemas de transporte o formulación de Planes de Movilidad.</p>	50%
Coordinador de proyecto	<p>Profesional en alguna de estas áreas de conocimiento o afines:</p> <p>Ingeniero, Arquitecto, Abogado, Economista o Administrador</p> <p>Con especialización, maestría o doctorado en alguna de estas áreas o afines:</p> <p>Gerencia de proyectos o relacionado al objeto del proyecto</p>	8 años	<p>Tres (3) certificados que acrediten la experiencia como coordinador, director o gerente en estructuración, planeación o implementación de sistemas de transporte o formulación de Planes de Movilidad.</p> <p>Uno de los certificados aportados deberá tener un valor igual o superior a 0.4 veces el Presupuesto Estimado en SMMLV para la estructuración, planeación o implementación de sistemas de transporte o formulación de Planes de Movilidad.</p>	100%
Coordinador local en San Andrés	<p>Profesional en alguna de estas áreas de conocimiento o afines:</p> <p>Ingeniero, Arquitecto, Abogado, Economista o Administrador</p>	5 años	<p>Tres (3) certificados que acrediten la experiencia en proyectos de tránsito, transporte, infraestructura vial o movilidad.</p>	100%
Experto en movilidad y transporte	<p>Profesional en alguna de estas áreas de conocimiento o afines:</p> <p>Ingeniero Civil, Ingeniero de Vías o Transporte o Arquitecto</p>	6 años	<p>Tres (3) certificados que acrediten la experiencia como experto en movilidad y transporte en estructuración, planeación o implementación de sistemas de transporte o formulación de Planes de Movilidad.</p>	70%

	<p>Con especialización, maestría o doctorado en alguna de estas áreas o afines:</p> <p>Transporte o relacionado al objeto del proyecto</p>		<p>Uno de los certificados aportados deberá tener un valor igual o superior a 0.2 veces el Presupuesto Estimado en SMMLV para la estructuración, planeación o implementación de sistemas de transporte o formulación de Planes de Movilidad.</p>	
Experto jurídico	<p>Profesional en alguna de estas áreas de conocimiento o afines:</p> <p>Abogado</p>	8 años	<p>Tres (3) certificados que acrediten experiencia como experto jurídico o legal en derecho de transporte, estructuración legal de proyectos de transporte, implementación o gestión jurídica o legal de proyectos de movilidad o transporte público.</p>	40%
Experto financiero	<p>Profesional en alguna de estas áreas de conocimiento o afines:</p> <p>Economista, Ingeniero o Administrador</p> <p>Con especialización, maestría o doctorado en alguna de estas áreas o afines:</p> <p>Finanzas, economía, gestión de proyectos o relacionado al objeto del proyecto.</p>	8 años	<p>Tres (3) certificados que acrediten la experiencia como experto financiero en estructuración, planeación o implementación de sistemas de transporte o formulación de Planes de Movilidad.</p>	40%
Experto ambiental	<p>Profesional en alguna de estas áreas de conocimiento o afines:</p> <p>Ingeniería Ambiental, Ecología, Ciencias de la Tierra o Ambientales</p>	5 años	<p>Tres (3) certificados que acrediten la experiencia como experto ambiental en mitigación o adaptación al cambio climático</p>	50%
Experto Social	<p>Profesional en alguna de estas áreas de conocimiento o afines:</p> <p>Ciencias Sociales, Humanas, Económicas, Políticas, Administrativas o Comunicativas</p>	5 años	<p>Tres (3) certificados que acrediten la experiencia como profesional social en los que haya implementado metodologías de participación comunitaria en la estructuración o ejecución de proyectos civiles, de infraestructura o de desarrollo con acompañamiento comunitario.</p>	100%
Experto en BIM	<p>Profesional en alguna de estas áreas de conocimiento o afines:</p> <p>Economía, Administración de Empresas, Administración Financiera, Finanzas, Relaciones Internacionales, Ingeniería, o Arquitectura</p> <p>Con certificado en metodología BIM.</p>	5 años	<p>Tres (3) certificados que acrediten la experiencia como experto en BIM en la estructuración o ejecución de proyectos.</p>	40%

Modelador de Transporte	Profesional en alguna de estas áreas de conocimiento o afines: Ingeniero Civil o Vías o Transporte	5 años	Tres (3) certificados que acrediten la experiencia como modelador de transporte.	La necesaria para la ejecución del Contrato
Experto SIG	Profesional en alguna de estas áreas de conocimiento o afines: Ingeniero o Arquitecto	5 años	N/A	La necesaria para la ejecución del Contrato
Estadístico	Profesional en alguna de estas áreas de conocimiento o afines: Estadística	5 años	N/A	La necesaria para la ejecución del Contrato
Ingeniero Auxiliar - profesional del (Primer Empleo)	Profesional en alguna de estas áreas de conocimiento o afines: Ingeniero o Arquitecto Profesional entre 18 y 28 años	N/A	N/A	La necesaria para la ejecución del Contrato

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nota 8: El personal calificado del proyecto vinculado por el CONSULTOR deberá corresponder como mínimo a un cincuenta por ciento (50%) de mujeres. Dicha condición será verificada por el SUPERVISOR y en los casos en los que el CONSULTOR demuestre la imposibilidad de cumplimiento de esta condición por circunstancias que afecten la ejecución del contrato, la Supervisión deberá evaluar dicha situación y autorizar el ajuste en el porcentaje.

16.1. CONTRATACIÓN PRIMER EMPLEO DE PERSONAL DE OBRA CALIFICADA.

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

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

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

16.2. VERIFICACIÓN DE PERSONAL

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

17. GARANTÍAS

Con el objeto de respaldar el cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones que surjan a cargo del CONSULTOR frente a la entidad, por razón de la celebración y ejecución del contrato, el CONSULTOR deberá constituir las garantías a favor de – **ENTIDADES PÚBLICAS CON RÉGIMEN PRIVADO DE CONTRATACIÓN,**

expedidas por una compañía de seguros legalmente constituida en Colombia, cuya póliza matriz se encuentre aprobada por la Superintendencia Financiera con los siguientes amparos, cobertura y vigencia:

Tabla. Garantías.

AMPARO	MONTO DEL AMPARO	VIGENCIA
Cumplimiento	30% del valor total del contrato	Vigente por el plazo de ejecución del contrato y seis (6) meses más
Pago de Salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales	10% del valor total del contrato	Vigente por el plazo de ejecución del contrato y tres (3) años más.
Calidad del Servicio	30% del valor total del contrato	Vigente por el plazo de ejecución del contrato y tres (3) años más contados a partir de la suscripción del acta de recibo final del contrato.

17.1. GARANTÍA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL

Tabla. Garantías.

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

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

18. MODALIDAD DE SELECCIÓN.

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

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

19. CRITERIOS DE SELECCIÓN.

19.1. REQUISITOS HABILITANTES.

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

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

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

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

Tabla. Criterios habilitantes.

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

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

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

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

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

- i. **EXPERIENCIA EN CONSULTORIAS EN ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA, JURÍDICA Y FINANCIERA O DISEÑO TÉCNICO, JURÍDICO Y FINANCIERO O ELABORACIÓN TÉCNICA, JURÍDICA Y FINANCIERA O FORMULACIÓN TÉCNICA, JURÍDICA Y FINANCIERA O EVALUACIÓN TÉCNICA, JURÍDICA Y FINANCIERA O IMPLEMENTACIÓN TÉCNICA, JURÍDICA Y FINANCIERA, DE ESTUDIOS SOBRE PLANEACIÓN O PUESTA EN MARCHA DE PROYECTOS DE SISTEMAS DE TRANSPORTE URBANOS O INTERURBANOS.***

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

1. *La sumatoria del valor de los contratos aportados, **deberán sumar en su conjunto, un valor igual o superior a 1.5 Veces el valor del Presupuesto Estimado – PE expresado en SMMLV.***
2. *Una de las certificaciones aportadas deberá acreditar, **un valor igual o superior a CERO PUNTO SIETE (0.7) VECES el valor del Presupuesto Estimado – PE expresado en SMMLV.***

Nota 1: El proponente debe tener en cuenta que en caso de presentar certificaciones que evidencien la ejecución de actividades adicionales a las solicitadas en el ordinal i), la Entidad evaluará los valores correspondientes a las actividades solicitadas para el presente proceso, por lo que las certificaciones deben venir debidamente desglosadas en sus valores o contar con documentos complementarios que soporten los valores ejecutados para las actividades aquí solicitadas.

Nota 2: El valor de otros proyectos, alcances, actividades o experiencias diferentes a la solicitada aquí, NO serán tenidos en cuenta para efectos de acreditar la condición particular de valor.

Nota 3: La experiencia específica del proponente deberá ser acreditada mediante los documentos establecidos como válidos en el numeral de los TDR - REGLAS DE ACREDITACIÓN DE LA EXPERIENCIA ESPECÍFICA.

Nota 4: La Subsanación o aclaración de la experiencia específica del proponente solo podrá efectuarse sobre la experiencia aportada.

Nota 5: No son válidos para acreditar experiencia licencias: de construcción, de intervención, de reparación, de ampliación ni de urbanismo.

19.3. REQUISITOS HABILITANTES DE ORDEN FINANCIERO

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

- 1. Se debe presentar certificación de cupo de crédito y expedida por una entidad financiera vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia.*
- 2. Razón social de la entidad financiera que expide la certificación.*
- 3. Nombre completo, cargo y firma del funcionario de la entidad financiera autorizado para expedir la certificación.*
- 4. La certificación de cupo de crédito debe ir dirigida a la convocatoria.*
- 5. La fecha de expedición de la certificación de cupo de crédito debe ser inferior a treinta (30) días de antelación a la fecha de cierre de la presente convocatoria. En el evento en el que se modifique la fecha de cierre, se mantendrá para estos efectos, la prevista en el cronograma de la convocatoria y no el de las adendas que la modifiquen.*
- 6. El valor del cupo crédito o la sumatoria de los cupos aportados debe ser igual o superior a CIENTO VEINTIDOS MILLONES DOSCIENTOS TREINTA Y CINCO MIL DOSCIENTOS NOVENTA Y CUATRO PESOS M/CTE (\$122.235.294). En caso de no cumplir dicha condición, SERA CAUSAL DE RECHAZO.*
- 7. Ninguno del (los) integrante(s) que aporte la carta cupo de crédito podrán tener un porcentaje de participación en el consorcio o unión temporal menor al treinta por ciento (30 %).*
- 8. Si la entidad financiera le establece una vigencia a la carta cupo de crédito, el proponente deberá garantizar que la misma se mantenga vigente hasta la fecha de adjudicación de la convocatoria, sea esta fecha la inicialmente prevista en el cronograma o la fecha modificada mediante adenda*

19.3.1. REQUISITOS HABILITANTES DE ORDEN FINANCIERO PARA PROPONENTES EXTRANJEROS:

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

- 1. Se debe presentar certificación de cupo de crédito expedida por una entidad financiera que tenga como mínimo calificación BBB expedida durante los últimos 12 meses contados a partir de la fecha de cierre de la convocatoria por alguna de las siguientes calificadoras de riesgo: Standard & Poors, Fitich Ratings o Moodys. No se aceptarán certificaciones de cupo de crédito emitidas por bancos cuya calificación sea inferior a BBB o cuya calificación sea otorgada por calificadoras de riesgo diferentes a las mencionadas en este inciso.*
- 2. Razón social de la entidad financiera que expide la certificación.*
- 3. Nombre completo, cargo y correo electrónico institucional del funcionario de la entidad financiera que expide la certificación.*
- 4. La certificación de cupo de crédito debe ser expedida en idioma inglés o español, adicionalmente los valores contenidos en la misma deben encontrarse expresados en dólares americanos (USD).*
- 5. La certificación de cupo de crédito debe ir dirigida a la convocatoria.*
- 6. La fecha de expedición de la certificación de cupo de crédito debe ser inferior a treinta (30) días de antelación a la fecha de cierre de la presente convocatoria. En el evento en el que se modifique la fecha de cierre, se mantendrá para estos efectos, la prevista en el cronograma de la convocatoria y no el de las adendas que la modifiquen.*
- 7. El valor del cupo crédito o la sumatoria de los cupos aportados debe ser igual o superior a TREINTA Y SEIS MIL QUINIENTOS SESENTA Y DOS DÓLARES AMERICANOS (USD 36.562). En caso de no cumplir dicha condición SERÁ CAUSAL DE RECHAZO.*
- 8. Ninguno del (los) integrante(s) que aporte la carta cupo de crédito podrán tener un porcentaje de participación en el consorcio o unión temporal menor al treinta por ciento (30 %).*
- 9. Si la entidad financiera le establece una vigencia a la carta cupo de crédito, el proponente deberá garantizar que la misma se mantenga vigente hasta la fecha de adjudicación de la convocatoria, sea esta fecha la inicialmente prevista en el cronograma o la fecha modificada mediante adenda.*

APLICABLES A TODAS LAS CERTIFICACIONES DE CUPO:

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

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

En el caso que el proponente plural presente cupos combinados (en pesos y dólares) donde su sumatoria debe cumplir con el monto mínimo exigido en los presentes términos de referencia, se aclara que los cupos presentados con una parte en pesos y la otra en dólares, para la conversión de este último se tendrá en cuenta la TRM del día anterior a la fecha de cierre del proceso publicada en la página web de la Superintendencia Financiera de Colombia.

Nota: Es de resaltar que cada certificación de cupo aportada deberá cumplir con todos los requisitos exigidos para cada caso, sin omitir la condición donde el o los proponentes que aporten los cupos de crédito, no tengan un porcentaje menor al 30% dentro de la estructura plural.

19.4. REQUISITOS HABILITANTES DE ORDEN JURÍDICO.

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

20. CRITERIOS DE EVALUACIÓN Y CALIFICACIÓN:

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

La asignación de puntaje comprende el siguiente criterio de calificación:

Tabla– Factores de calificación

FACTOR DE CALIFICACIÓN	PUNTAJE
Evaluación Económica	Hasta 100 puntos
TOTAL	100 puntos

21. CLÁUSULAS ESPECIALES A TENER EN CUENTA

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

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

21.1. CLAUSULA – INDEMNIDAD

El Contratista se obliga:

- a. Mantener indemne a FINDETER y a sus directivos, socios, miembros de la Junta Directiva, trabajadores, colaboradores, clientes, representantes o apoderados de cualquier reclamación, pleito, queja, demanda, sanción, condena o perjuicio fundamentados en actos u omisiones del consultor, en ejecución del contrato.*
- b. Desplegar todas las acciones necesarias para evitar que sus empleados, familiares de los mismos, acreedores, contratistas, proveedores, subcontratistas o terceros presenten reclamaciones judiciales o extrajudiciales contra FINDETER, con ocasión de acciones u omisiones suyas derivadas de la ejecución del contrato. Todos los gastos que implique la defensa de los intereses*

de FINDETER deberán ser asumidos por el consultor.

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

21.2. CLÁUSULA DE GESTIÓN DE RIESGOS

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

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

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

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

- a. Un plan de Gestión del Riesgo que debe incluir la metodología que utilizará, los roles y responsabilidades del equipo de trabajo con relación a la gestión del riesgo, la categorización que utilizará para priorizar los riesgos, la periodicidad con la que realizará las actividades de gestión de los riesgos durante la ejecución del contrato, las escalas de probabilidad y consecuencia y la matriz de riesgos con las que realizará los análisis cualitativos y cuantitativos de los riesgos, así como la política de gestión de riesgos a partir de la cual el Contratista determina la tolerancia al riesgo que da lugar a la activación de las acciones de gestión de los riesgos.*
- b. Un Registro de Riesgos que debe incluir los riesgos identificados, las posibles respuestas, las causas de los riesgos, así como la calificación de los riesgos de acuerdo con la categorización definida en el Plan de Gestión del Riesgo.*
- c. Un Plan de Respuesta de Riesgos que debe incluir las acciones previstas para mitigar los riesgos incluidos en el Registro de Riesgos.*

21.3. ANÁLISIS DE LOS RIESGOS DE LA CONTRATACIÓN.

De acuerdo con el proceso de la referencia, en la matriz de riesgos contractuales que hace parte integral de los términos de referencia y por lo tanto del contrato que se suscriba, se establece la tipificación, estimación y asignación de los riesgos previsibles que puedan afectar el proceso a adelantar; La matriz es resultado de un ejercicio de identificación, valoración y distribución de dichos riesgos. Para el presente proceso contractual, entiéndase por riesgo en materia contractual, la probabilidad de ocurrencia de eventos aleatorios que afecten el desarrollo de este, generando una variación sobre el resultado esperado, tanto en relación con los costos como con las actividades a desarrollar en la ejecución contractual.

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

- 1. La matriz de riesgos contractuales hace parte integral de los términos de referencia y por lo tanto del contrato que se suscriba.*
- 2. Los proponentes declaran que para la preparación y presentación de su oferta conocieron, aceptaron, valoraron e incluyeron los riesgos contractuales contenidos en la matriz.*
- 3. La estructura de matriz de riesgo previsibles se ha elaborado como resultado de un proceso de gestión del conocimiento y lecciones aprendidas, retroalimentado por el equipo técnico y jurídico de FINDETER, en el marco de la estrategia de asistencia técnica - gestión del conocimiento de Findeter.*
- 4. En el elemento de la asignación de riesgos, al indicar a una de las partes contractuales se entiende que ésta asume el 100% del riesgo.*
- 5. De acuerdo con lo anterior, no procederán reclamaciones del CONSULTOR, basadas en la ocurrencia de alguno de los riesgos que se encuentren en cabeza de él, y, en consecuencia, LA CONTRATANTE no hará ningún reconocimiento, ni ofrecerá garantía alguna, que permita eliminar o mitigar los efectos causados por la ocurrencia de alguno de estos riesgos, salvo que dicho reconocimiento o garantía se encuentren expresamente pactados en el Contrato.*
- 6. Si los interesados estiman que existen riesgos contractuales no previstos en la matriz de riesgos contractuales propuesta por LA CONTRATANTE, deberán anunciarlo en la etapa de presentación de observaciones, para que sean evaluados, y de ser pertinentes, sean incorporados en la matriz referida. No será posible entonces alegar desequilibrio económico del contrato por factores que pudieron ser previstos en la etapa precontractual con base en el conocimiento de la convocatoria, los documentos y estudios del proyecto, así como de su contexto, y que no hayan sido anunciados por el CONSULTOR en dicha etapa.*
- 7. Los mitigantes sugeridos al CONSULTOR corresponden a tratamientos indicativos o sugeridos, sin perjuicio de que el CONSULTOR pueda definir unos de mejor cobertura frente a la gestión de la probabilidad o impacto de los riesgos identificados. Consecuente con lo anterior, partiendo de la debida diligencia y con fundamento en el principio de la buena fe precontractual de que trata el artículo 863 del Código de Comercio, que debe tener el proponente al realizar su oferta, se entiende que todos los riesgos previsibles del contrato fueron tenidos en cuenta al momento de elaborar su propuesta.*

Ver Anexo: Matriz de Riesgos.

21.4. LICENCIAS, PERMISOS Y AUTORIZACIONES APLICABLES.

Para la ejecución del contrato en el caso de requerirse permisos ambientales y/o autorizaciones necesarias o concesiones, será responsabilidad del CONSULTOR elaborar y preparar toda la información técnica de soporte

para la obtención de permisos, concesiones y/o autorizaciones de índole ambiental que requieran la aprobación ante la Autoridad Ambiental y de otras autoridades en general.

22. LIQUIDACIÓN DEL CONTRATO:

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

En caso de que EL CONSULTOR no se presente a la liquidación previa notificación o convocatoria que le haga LA CONTRATANTE, o no se llegue a un acuerdo sobre su contenido, FINDETER dentro de los dos (2) meses siguientes al agotamiento del plazo para liquidarlo de común acuerdo, elaborará el Acta y dejará constancia de la ejecución física y presupuestal del contrato, de la funcionalidad del proyecto y de los demás aspectos relevantes. Lo anterior, sin perjuicio de las medidas que se estimen pertinentes frente a presuntos incumplimientos por parte de EL CONSULTOR. **PARÁGRAFO:** De conformidad con la Política de Contratación de Servicios para Terceros de Findeter, en caso de que el Contratista de consultoría no se presente a la liquidación, previa notificación o convocatoria que le haga el Contratante, o no se llegue a un acuerdo sobre su contenido, el Contratante dentro de los dos (2) meses siguientes al agotamiento del plazo para liquidarlo de común acuerdo, elaborará el acta y dejará constancia de la ejecución física y presupuestal del Contrato, de la funcionalidad del proyecto y de los demás aspectos relevantes. En el evento de no agotarse la liquidación en la forma y plazos mencionados anteriormente, esta podrá realizarse dentro de los dos (2) años siguientes. Vencidos los términos anteriormente señalados sin lograrse la liquidación, la CONTRATANTE deberá diligenciar acta de cierre administrativo y liberación de recursos si existen saldos por liberar, y, en su defecto, si no hubo saldos por liberar, deberá incorporarse al expediente contractual certificación expedida por la CONTRATANTE acreditando tal circunstancia.

Cordialmente,

**Gerente Banca de Inversión.
Vicepresidencia Financiera.**