ESTUDIOS PREVIOS

CONCURSO DE MERITOS ABIERTO

De conformidad con los lineamientos previstos en los numerales 7 y 12 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993, el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015 y demás normas que modifiquen, reglamenten o sustituyan, se procede a realizar el análisis de conveniencia y oportunidad para establecer la necesidad y oportunidad de realizar la presente contratación.

El numeral 12 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993 el cual fue modificado por el artículo 87 de la ley 1474 de 2011 establece que con la debida antelación a la apertura del procedimiento de selección o de la firma del contrato, según el caso, deberán elaborarse los estudios, diseños y proyectos requeridos y los pliegos de condiciones. Así mismo el numeral 7 artículo 25 de la Ley 80 de 1993 señala que la conveniencia o inconveniencia del objeto a contratar y las autorizaciones y aprobaciones para ello, se analizarán o impartirán con antelación al inicio del proceso de selección del contratista o al de la firma del contrato, según el caso.
A su vez el Decreto 1082 de 2015 en su artículo 2.2.1.1.2.1.1 señala que los estudios y documentos previos son el soporte para elaborar el proyecto de pliegos, los pliegos de condiciones, y el contrato, igualmente establece los elementos que debe contener los estudios y documentos previos.

1. ANALISIS SOBRE LA CONVENIENCIA DE REALIZAR LA CONTRATACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD QUE SE PRETENDE SATISFACER.

El artículo 1 de la Constitución Nacional preceptúa que "Colombia es un estado social de derecho organizado en forma de República Unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa, y pluralista, fundada en el respecto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general". Por tanto, en este Estado Social de Derecho se reconoce la prevalencia de derechos fundamentalísimos, atendiendo la protección de la persona en sus condiciones reales al interior de la sociedad, se adquiere una dimensión objetiva.

La misma Carta Política establece como fin esencial del Estado garantizar la efectividad de los principios, servir a la comunidad, y garantizar la efectividad de los derechos y deberes consagrados en la Constitución siendo que las autoridades tienen la obligación de asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Que, es facultad del alcalde asegurar la gestión administrativa del municipio, defender los intereses del mismo, promover su mejoramiento y desarrollo bajo

parámetros de una Administración pública, legal, organizada y moderna, con el fin de brindar a la ciudadanía un servicio ágil, eficiente y personalizado.

Basados en el marco y los ejes estratégicos determinados en el Plan de Desarrollo **"SOMOS SEGOVIA, GENERANDO CONFIANZA 2020 – 2023"** del Municipio de Segovia, Antioquia, que estableció:

Formular e implementar el Plan de Movilidad con todos sus componentes. (Sector Transporte/ Programa 5, línea 2)
Realizar la adopción y pedagogía de los estudios de circulación y de la señalización para la distribución vehicular (Sector Transporte/ Programa 5, línea 3)
Formular e implementar el Plan Estratégico de Control Contra la Ilegalidad en el Transporte. (Sector Transporte/ Programa 6, línea 1)

Así mismo, es necesario, fomentar, caracterizar y dar una idea de la situación de movilidad en el municipio, de esta manera, los esfuerzos municipales buscaran aumentar la seguridad en las carreteras tanto rurales como urbanas, en beneficio de todos los usuarios, especialmente a los más vulnerables tales como peatones, ciclistas y motociclistas. Se debe llegar a elaborar un programa para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías; fomentando la educación y la sensibilización pública.

En materia de movilidad, el Ministerio de Transporte ha establecido los planes de movilidad sostenible y segura como un instrumento de planeación que reúne el conjunto de estrategias de movilidad sostenible y segura. Adicionalmente, el plan de movilidad incluye lineamientos que corresponden a ejecutar y definir la orientación de las políticas de movilidad, a partir de objetivos y metas sostenibles, articulados con los respectivos Planes de Ordenamiento Territorial, garantizando la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos con el fin de mejorar la calidad de vida de las personas y la competitividad de la entidad territorial.

Los Planes de Movilidad Sostenible y Segura deberán considerar categorías que respondan a las condiciones de conectividad, accesibilidad y desplazamiento, dando así prelación a los medios de transporte no motorizados, a la movilidad activa (peatón y bicicleta) y al transporte público con tecnología de baja o cero emisiones.

Así mismo, es indispensable considerar aspectos como el modelo de ordenamiento territorial definido en el Plan de Ordenamiento Territorial de cada ente territorial, la disponibilidad de recursos, las determinantes ambientales y la posibilidad de implementar un sistema inteligente local para infraestructura, el tránsito y el transporte.

Cada autoridad encargada de proyectar y desarrollar el Plan de Movilidad Sostenible y Segura tendrá un plazo máximo de 24 meses para su elaboración o ajuste, según corresponda.

De igual manera, El municipio de Segovia, Antioquia, tiene la necesidad de realizar la elaboración de plan estratégico de control contra la ilegalidad en el transporte y el plan de control al cumplimiento del marco normativo en el transporte para el municipio, atendiendo al llamado de la incidentalidad en las vías como un problema de salud pública y al requerimiento realizado por el gobierno nacional por el cual debe trabajarse mancomunadamente e interinstitucionalmente con los diferentes niveles de gobierno.

En este sentido, el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Transporte y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, han buscado distintas herramientas y controles a nivel nacional, municipal y local que permitan la reducción de la incidentalidad en las vías nacionales. Para tener un panorama aproximado sobre las dificultades viales a nivel mundial, Rodríguez (2019) observa con gran preocupación que las cifras de accidentabilidad han ido en aumento, la OMS, por ejemplo, en el 2004 realiza el primer informe sobre el control y prevención de las lesiones de tránsito y las vías, se analiza que la accidentabilidad debe tomarse como un problema que no solo cobra millones de vidas anualmente, sino que afecta gravemente el presupuesto público.

El informe presentado por la OMS (Organización mundial de la salud) para el año 2018, se estima que en el año 2016 hubo aproximadamente 1.35 millones de muertes en incidentes viales a nivel global.

En esta medida, La ONU (organización de naciones unidas) ha trazado en los ODS (objetivos de desarrollo sostenible) disminuir los incidentes mortales al 2030 en aproximadamente 50%, igualmente las diversas instituciones y organizaciones internaciones han aunado sus diferentes acciones buscando tener vías y vehículos más seguros, dar prioridad a los peatones y grupos poblacionales más vulnerables y en general, construir una pedagogía sobre la seguridad vial. Es este el motivo por el cual a la década pasada se le ha llamado "la década de acción de la seguridad vial".

A nivel nacional y con el propósito de adecuar la normativa y acciones a las directrices internacionales, se expide la resolución 0003343 del 10 de agosto de 2016, en la cual se asigna la responsabilidad a las secretarias o direcciones de transito de elaborar planes de control normativo y a la ilegalidad en el transporte, ya que como se ha observado de manera concreta la correlación entre la ilegalidad, el incumplimiento de las normas y la accidentabilidad.

Por parte, el Ministerio de Transporte, mediante Resolución 20203040015885 de octubre de 2020, tiene como objeto reglamentar los Planes de Movilidad Sostenible y Segura para municipios, distritos y áreas metropolitanas, de conformidad con lo establecido en el artículo 1 de la Ley 1083 de 2006 modificado por el artículo 96 de la Ley 1955 de 2019. Las disposiciones aquí contenidas rigen en todo el territorio nacional y serán aplicables a todos los municipios y distritos que deben adoptar el Plan de Ordenamiento Territorial.

JUSTIFICACIÓN

La forma en que se ha desarrollado la separación entre las esferas pública y privada y de éstas en torno al desarrollo de actividades que interesan a la sociedad, se muestra propicia al afianzamiento de una concepción material de asuntos públicos, por cuya virtud los particulares vinculados a su gestión, si bien siguen conservando su condición de tales, pueden en determinados momentos participar en el desempeño de actividades que en principio poseen características de funciones públicas, predicado que, según lo expuesto tiene un fundamento material, en cuanto consulta, de preferencia, la función y el interés públicos involucrados en las tareas confiadas a sujetos particulares, por ello, es menester de seguridad y confianza pública el desarrollar todos y cada uno de los actos de la administración conforme está reglamentado, en aras de conservarle la seguridad que representan.

La ley atendiendo a la identificación y naturaleza de los sujetos que participan en el proceso de la contratación y la necesidad de realizar su objeto, establece las actividades que cada uno de ellos debe cumplir del referido proceso. Igualmente, la ley, delimita el campo de las responsabilidades que les corresponde a las entidades estatales, a los servidores públicos y a los contratistas, en armonía con los preceptos de la Constitución (art 6º. 90, 124 y 209), originadas en sus acciones y omisiones, cuando quiera que estas irrogan perjuicios a cualquiera de los sujetos de la relación contractual. En este orden, los particulares pueden ejercer funciones públicas, en forma temporal o permanente, como se deduce de los artículos 123 inciso tercero y 210, inciso segundo de la Carta. En sentido amplio la noción de función pública, atañe al conjunto de actividades que realiza el Estado, a través de los órganos de las ramas del poder público, de los órganos autónomos e independientes (art 113) y de las demás entidades o agencias públicas en orden a alcanzar sus diferentes fines. En un sentido restringido se habla de función pública, referida al conjunto de principios y reglas que se aplica a quienes tienen vínculo laboral subordinado con los distintos organismos del estado.

Por lo mismo, empleado, funcionario o trabajador es el servidor público que está investido regularmente de una función que desarrolla dentro del radio de competencia que le asigna la Constitución, la Ley o el reglamento (C.P., art.123). es dentro de la anterior concepción, como se ha hecho posible la colaboración de

los particulares en el desempeño de ciertas funciones o actividades públicas, sin que éstas ni el sujeto que las ejecuta se desnaturalicen, así, los contratistas, conforme a dicho estatuto, son las personas naturales o jurídicas, privadas o públicas, que asumen la ejecución de una labor o actividad, o que deben asumir la realización de una determinada prestación, según las especificaciones del objeto del contrato, a cambio de una contraprestación.

En este sentido, los alcaldes municipales por mandato legal son los responsables del manejo de la movilidad en su territorio, Por tal motivo el artículo 7 de la ley 769 de 2002 establece: "Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vías públicas y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías."

Así mismo, las autoridades municipales en cabeza de los Alcaldes deberán de velar por la planeación urbana sostenible, el respeto por las normas de tránsito, apoyados en las estrategias que el ordenamiento jurídico colombiano ha adoptado y de las cuales los organismos municipales pueden acoger, entre estas estrategias se encuentra, los planes de movilidad sostenible y segura, los planes estratégicos de control al cumplimiento al marco normativo en el transporte, así como el Manual de Señalización Vial, los cuales son herramientas de planificación de un conjunto de actuaciones dirigidas a implementar conductas seguras en el desplazamiento y que garanticen un adecuado proceder de todos los ciudadanos en un marco geográfico específico, contribuyendo al respeto por la vía y la vida.

De igual manera, la Ley 1083 de 2006 por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones, establece en su artículo 1:

"Artículo 1°. Planes de Movilidad Sostenible y Segura para Municipios, Distritos y Áreas Metropolitanas. Los municipios y distritos que deben adoptar planes de ordenamiento territorial en los términos del literal a) del artículo 9° de la Ley 388 de 1997, formularán, adoptarán y ejecutarán planes de movilidad. Los planes de movilidad sostenible y segura darán prelación a los medios de transporte no motorizados (peatón y bicicleta) y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.

En todo caso, los planes de movilidad deberán determinar objetivos y metas de movilidad sostenible, articulados con los respectivos planes de ordenamiento territorial, cuyo total cumplimiento deberá garantizarse mediante la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos.

Cualquier municipio que esté fuera de esta obligación podrá formular, adoptar y ejecutar su plan de movilidad en el marco de los objetivos y metas de movilidad sostenible y segura, en especial capitales departamentales, municipios con nodos de comercio exterior, con intensidad turística, o con altos índices de contaminación o siniestralidad.

Las áreas metropolitanas definidas por el artículo 319 de la Constitución Política de Colombia y que se encuentren legalmente conformadas, deberán formular, adoptar y ejecutar planes de movilidad sobre la totalidad del territorio de los municipios que la conforman. Los planes de movilidad metropolitanos deberán formularse, adoptarse y ejecutarse con los mismos parámetros definidos para los municipios y distritos; así mismo, deberán garantizar concordancia con el nivel de prevalencia tanto de los planes integrales de desarrollo metropolitano como de los planes estratégicos de ordenamiento territorial metropolitano definidos por la Ley 1625 de 2013, que le corresponda a cada área metropolitana.

Los contenidos de los planes de desarrollo municipal y distrital de que trata la Ley 152 de 1994, deben armonizarse con los objetivos y metas de los planes de movilidad.

Los municipios y distritos que integran y hacen parte del territorio de un área metropolitana, deben armonizar igualmente sus planes de desarrollo con el plan de movilidad de la respectiva área metropolitana, en los términos del presente artículo.

La formulación de los planes de movilidad sostenible y segura deberá enmarcarse en la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia.

Parágrafo. El Ministerio de Minas y Energía y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley, establecerá mediante reglamentación la definición de energéticos de bajas o cero emisiones, teniendo como criterio fundamental su contenido de componentes nocivos para la salud y el medio ambiente. El Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible expedirán la reglamentación de tecnologías vehiculares de bajas o cero emisiones. Las definiciones y reglamentaciones deberán ser actualizadas de manera cuatrienal considerando los constantes avances en los energéticos y en las tecnologías."

Dentro de las obligaciones de las administraciones municipales se encuentra la de velar por el cumplimiento de los Principios Rectores del Transporte que "Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas" y que se encuentran positivizados en la Ley 105 de 1993, dándole mayor importancia a que la gestión de recursos

desde la administración central orientada a proyectos de importancia local y regional, constituye una actividad de planeación, que contribuye a la articulación adecuada entre el ordenamiento territorial y la planeación de transporte como componente de la movilidad sostenible, saludable y segura.

Es por lo anterior, que se requiere de un estudio que permita conocer las necesidades en materia de Movilidad en el Municipio de Segovia, Antioquia; que cumpla con los requisitos establecidos en la Resolución 20203040015885 de 2020 expresados en el considerando de dicha Resolución:

A partir de las metas y objetivos sostenibles del Plan Nacional y teniendo en cuenta el POT, las autoridades correspondientes deben:

Realizar un diagnóstico mediante indicadores para exponer los patrones de movilidad.

- Formular escenarios técnicos y costos.
- Adoptar el periodo establecido para socializar el plan de movilidad.
- Ejecutar el proyecto entorno a los objetivos de movilidad sostenible.
- Realizar un proceso de seguimiento y evaluación para verificar la efectividad del plan.

Disposiciones para el diseño del plan de movilidad

Todos los municipios que hacen parte del Plan de Ordenamiento Territorial deben acogerse a este, estudiar las condiciones ambientales de la zona e implementar un sistema inteligente que contemple la infraestructura, el tránsito y el transporte local.

Por otra parte, las autoridades de cada lugar tendrán un plazo de 2 años para para elaborar o ajustar el diseño e implementación de las acciones determinadas por el Ministerio de Transporte en favor de los objetivos sociales, ambientales y económicos que benefician a la población.

En ese sentido, los gobiernos deben consolidar y fortalecer sus Comités Locales de Seguridad Vial -CLSV, definir los problemas locales de movilidad, analizar, caracterizar y articular a todos los actores involucrados, fortalecer el Plan de Seguridad Vial (PSV), entre otras acciones.

Según la Cartilla de Movilidad del Ministerio de Salud, entre los años 2005 y 2018, 89.183 personas fallecieron en accidentes de tránsito, convirtiéndose en la primera causa de muerte de niños entre los 5 y 14 años y la segunda entre los adultos entre 15 y 44 años.

Los elementos del entorno físico a tener en cuenta para mejorar la movilidad y reducir los accidentes son: las condiciones meteorológicas, estado de las vías y los objetos a los costados del camino.

Por su parte, la población debe tener en cuenta aquellos factores humanos como las distracciones, fatiga, estrés, sueño y consumo de alcohol, los cuales afectan positiva o negativamente la movilidad de todos los actores que se movilizan en sus territorios.

Ley 1083 de 2006 "Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones", establece que los municipios y distritos que deban adoptar Planes de Ordenamiento Territorial, formulen y adopten Planes de Movilidad con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, teniendo en cuenta que el resultado debe orientar la articulación de los sistemas de movilidad con la estructura urbana propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial, y debe ser útil para formular proyectos en el corto, mediano y largo plazo.

Uno de los principales obstáculos en la implementación del sistema de gestión vial es la inexistencia de información organizada que facilite la toma de decisiones de los municipios y la concurrencia de esfuerzos de diferentes categorías de gobierno, toda vez que no es posible determinar el estado de las vías, el tipo de intervención que requiere ni el grado de urgencia con el que debe intervenirse. Es así como se ha venido avanzando en la gestión integral de la información vial del Departamento como estrategia para hacer seguimiento a la configuración y estado de la red y, como herramienta indispensable para la toma de decisiones en inversión y mantenimiento.

Los inventarios de vías deben determinar longitudes, anchos de calzada, existencia de bermas, obras de drenaje, puentes y pontones, señalización, tipo de terreno, tipo de superficie, estado o condición de cada elemento mencionado; parte de la información técnica, también se debe obtener la información de tipo económico, productivo y social. Adicionalmente, la información de los inventarios debe ser levantada y archivada de acuerdo con lo contemplado en las Resoluciones 1860 de 2013 y 1067 de 2015, con el fin de cumplir con el artículo 10 de la Ley 1228 de 2008 y Resolución 1885 de 2105

El municipio de Segovia, Antioquia, no es ajeno a la problemática de movilidad, ya que este municipio presenta dificultades en cuanto a tráfico se refiere, debido a factores como el aumento de vehículos motorizados, la falta de señalización, la no adecuación de zonas de parqueo; las medidas que se pretenden realizar para

analizar esta problemática resultaran del diagnóstico en la elaboración del Plan de Movilidad Sostenible y Segura.

En tal sentido y sin perjuicio de la colaboración que se deben prestar las distintas autoridades de acuerdo al principio de colaboración, establecido en el artículo 113 de la Constitución Nacional, cada organismo de tránsito debe ejercer sus funciones en el territorio de su competencia, por ende, la Alcaldía del municipio de Segovia, Antioquia, hace presencia en el perímetro urbano y rural de todo el ente territorial no únicamente para hacer cumplir la normatividad de tránsito y transporte, sino también para realizar las diferentes campañas, actividades y programas de promoción y fomento de la seguridad vial, la adopción de prácticas seguras en materia de movilidad, y de educación vial.

En consecuencia y en desarrollo de lo dispuesto en el Artículo 24 de la carta Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y las personas con movilidad reducida, para la prevención de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Así mismo el Municipio de Segovia, como parte integral del Departamento de Antioquia, debe acoplarse a las políticas departamentales que le permitan articularse a ellas y cumplir con los objetivos trazados no solamente a nivel departamental sino también en el orden nacional.

Una de estas políticas es la de contribuir con estrategias locales para la disminución de incidentes viales que permitan reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo, y proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos de aquí a 2030, acorde a las metas y objetivos trazados en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

El Municipio de Segovia, Antioquia, tiene como obligación social aportar en la disminución de la accidentalidad vial mediante la intervención de políticas públicas y estrategias que contrarresten este flagelo que afecta a toda la humanidad y que permita contribuir con el Plan Nacional de Desarrollo.

Para lograr los fines misionales del Organismo y cumplir con los fines estatales establecidos en el Artículo 2 de la Constitución Política Colombiana, La Alcaldía del Municipio de Segovia, Antioquia, en aras de alcanzar sus fines y cometidos ha detectado la necesidad de contratar una persona jurídica que apoye las necesidades del servicio oficial, en lo atinente a la elaboración del Plan de Movilidad Sostenible y Segura del Municipio de Segovia, Antioquia, como mecanismo de prevención y control del tráfico vehicular, de fomento de la

seguridad vial y correcta utilización del espacio público, y que al mismo tiempo apoye administrativa y operativamente las diferentes necesidades y actividades de la Alcaldía del Municipio de Segovia, Antioquia, en materia de seguridad vial y movilidad, de acuerdo a las necesidades del servicio.

De acuerdo a la resolución número 20203040015885 de 2020, expedida por el Ministerio de Transporte y donde la seguridad de las personas constituye una de las prioridades del sistema y del Sector Transporte, hace que el Municipio de Segovia, Antioquia, adopte ésta resolución y empiece a buscar líneas estratégicas dentro de un marco de trabajo en educación y prevención vial, fijando también la adopción de políticas públicas en lo relacionado con el transporte, tránsito e infraestructura, que permita tener un mayor control de la movilidad dentro del municipio en aras de conservar la seguridad del ciudadano y preservar la vida de cada uno de ellos. Siguiendo este mismo orden de ideas, lo que se pretende es disminuir en un alto porcentaje en nuestro municipio los índices de accidentalidad, mejorar la seguridad en el transporte público, fomentar la utilización de medios de transporte alternativos no motorizados y mejorar la movilidad en el municipio de Segovia - Antioquia.

La Resolución de 20203040015885 de 2020 establece cinco etapas a desarrollar a saber: 1. Diagnostico. 2. Formulación, 3; Adopción, 4. Ejecución, 5 Seguimiento y Evaluación, teniendo en cuantas el numeral 1 del artículo 7 de dicha resolución, que promulga; "El municipio, distrito o área metropolitana que al momento de la entrada en vigencia de la presente Resolución no cuente con un Plan de Movilidad, deberá acogerse a lo señalado en la presente Resolución y surtir las etapas de diagnóstico, formulación y adopción en un plazo máximo de veinticuatro (24) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la misma,"

De acuerdo a lo anterior se tiene contemplado contratar la Elaboración del Plan de Movilidad Sostenible y Segura para el municipio de Segovia, Antioquia, que permita cumplir con la Resolución 20203040015885 para las etapas de diagnóstico, formulación y adopción del plan de Movilidad Sostenible y Segura para el municipio de Segovia, Antioquia, no obstante lo anterior, dado que la planta de personal de la Alcaldía Municipal y su Secretaría de Movilidad no es suficiente para cubrir las necesidades de la Entidad en esta materia, por no contar con personal capacitado para atender la complejidad, el conocimiento técnico y la experiencia en contratos de Servicios de este tipo, se hace necesario contratar a una persona natural o jurídica, que apoye las necesidades del servicio oficial en lo atinente a la realización de El Plan de Movilidad Sostenible y Segura para el Municipio de Segovia, Antioquia, como herramienta de planeación, mecanismo de prevención y control de la movilidad, de fomento a la seguridad vial y correcta utilización del espacio público.

Por lo tanto, se requiere de una persona natural o jurídica que brinde apoyo eficiente en la prestación de los servicios requeridos en la Alcaldía Municipal y su Secretaría de Movilidad, ya que dentro de la planta del personal del municipio no se cuenta con personal adscrito para ejecutar el objeto del presente contrato. Que la ley 80 de 1993, ley 1150 de 2007 y en especial el artículo 2.2.1.2.13.1. del decreto 1082 de 2015, el cual establece que Las Entidades Estatales deben seleccionar sus contratistas a través del concurso de méritos para la prestación de servicios de consultoría de que trata el numeral 2 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993 y para los proyectos de arquitectura.

2. OBJETO A CONTRATAR CON ESPECIFICACIONES E IDENTIFICACIÓN DEL CONTRATO A CELEBRAR.

2.1. OBJETO: ELABORAR EL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA EN CUMPLIMIENTO DE LA RESOLUCIÓN 20203040015885, en concordancia con el Plan de Desarrollo Municipal "SOMOS SEGOVIA, GENERANDO CONFIANZA 2020 – 2023".

CLASIFICADOR UNSPSC

CÓDIGO	PRODUCTO
81102200	Ingeniería de Transporte.
811015	Servicios de Información Geográfica (SIG)
811015	Ingeniería Arquitectónica
811015	Ingeniería de Carreteras.

- **FICHA TECNICA**

Contenido:

PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA

a) Identificar los componentes relacionados con la movilidad, incluidos en el Plan de Ordenamiento Territorial, tales como los sistemas de transporte público, la estructura vial, red de ciclorrutas, la circulación peatonal y otros modos alternativos de transporte;
b) Articular los sistemas de movilidad con la estructura urbana propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial. En especial, se debe diseñar una red peatonal y de ciclorrutas que complemente el sistema de transporte, y articule las zonas de producción, los equipamientos urbanos, las zonas de recreación y las zonas residenciales de la ciudad, propuestas en el Plan de Ordenamiento Territorial. El

Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial elaborará los estándares nacionales para el desarrollo de vivienda, equipamientos y espacios públicos necesarios para dicha articulación.
La articulación de la red peatonal con los distintos modos de transporte deberá diseñarse de acuerdo con las normas vigentes de accesibilidad;
c) Reorganizar las rutas de transporte público y tráfico sobre ejes viales que permitan incrementar la movilidad y bajar los niveles de contaminación;
d) Crear zonas sin tráfico vehicular, las cuales serán áreas del territorio distrital o municipal, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios no contaminantes. Para dar cumplimiento a lo anterior, podrán habilitar vías ya existentes para el tránsito en los referidos modos alternativos de transporte, siempre y cuando se haga respetando las condiciones de seguridad en el tránsito de peatones y ciclistas;
e) Crear zonas de emisiones bajas, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta o en otro medio no contaminante, así como en vehículos de transporte público de pasajeros siempre y cuando este se ajuste a todas las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes, y funcione con combustibles limpios;
f) Incorporar un Plan Maestro de Parqueaderos, el cual deberá constituirse en una herramienta adicional para fomentar los desplazamientos en modos alternativos de transporte.

1. ESTRUCTURA DEL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD

1.1 Marco Normativo de la Movilidad
1.2 Misión del Plan de Movilidad Sostenible y Segura de Segovia, Antioquia
1.3 Visión del Plan Integral de Movilidad Sostenible y Segura Segovia, Antioquia
1.4 Políticas del Plan Integral de Movilidad Sostenible y Segura
1.4.1 La movilidad como sistema estructurante del territorio
1.4.2 El PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA como instrumento de planificación
1.4.3 Lineamientos de una movilidad sostenible abordados por el Plan de Movilidad Sostenible y Segura
1.5 Objetivos del Plan Movilidad Sostenible y Segura
1.5.1 Objetivo General
1.5.2 Objetivos Específicos
1.6 Actores del Plan de Movilidad Sostenible y Segura
1.7 Programas de actuación del Plan de Movilidad Sostenible y Segura

2. PROGRAMA DE ACTUACIÓN N°1: EDUCACIÓN PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA

2.1 Base de análisis
2.2 Estrategias
2.3 Proyectos y acciones a ejecutar
2.4 Temporalidad y presupuesto de los proyectos y acciones a ejecutar

3. PROGRAMA DE ACTUACIÓN N°2: GESTIÓN, REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRÁFICO

3.1 Base de análisis
3.2 Estrategias
3.3 Proyectos y acciones a ejecutar
3.4 Temporalidad de los proyectos y acciones a ejecutar, presupuesto y fuentes de financiación

4. PROGRAMA DE ACTUACIÓN N°3: FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

4.1 Base de análisis
4.2 Estrategias
4.3 Proyectos y acciones a ejecutar
4.4 Temporalidad y presupuesto de los proyectos y acciones a ejecutar

5. PROGRAMA DE ACTUACIÓN N°4: TRANSPORTE AUTÓNOMO O NO MOTORIZADO

5.1 Base de análisis
5.1.1 Análisis de Capacidad Peatonal
5.1.2 Red Peatonal propuesta
5.1.3 Red de Ciclo rutas propuesta
5.2 Estrategias
5.3 Proyectos y acciones a ejecutar
5.4 Temporalidad y presupuesto de los proyectos y acciones a ejecutar

6. PROGRAMA DE ACTUACIÓN N°5: TRANSPORTE PÚBLICO

6.1 Base de análisis
6.1.1 Matriz de viajes para el modo Transporte Público Colectivo
6.1.2 Asignación de Frecuencias y datos operacionales
6.2 Estrategias
6.3 Proyectos y acciones a ejecutar
6.4 Temporalidad y presupuesto de los proyectos y acciones a ejecutar

7. PROGRAMA DE ACTUACIÓN N°6: TRANSPORTE MOTORIZADO

7.1 Base de análisis
7.1.1 Jerarquización vial propuesta y grados de complementariedad
7.1.2 Proyectos de infraestructura propuestos según horizonte de ejecución. Evaluación del impacto producido
7.1.3 Aplicación del modelo de asignación de viajes en Segovia
7.1.4 Análisis de accesibilidad territorial. Plazo inmediato 5 años
7.1.5 Análisis de accesibilidad territorial. Corto Plazo 10 años
7.1.6 Análisis de accesibilidad territorial. Plazo 15 años
7.1.7 Análisis de accesibilidad territorial. Plazo 30 años

7.1.8 Análisis comparativo de los resultados de accesibilidad media global y cobertura para los horizontes de ejecución
7.1.9 Análisis comparativo de los resultados de asignación del transporte
7.2 Estrategias
7.3 Proyectos y acciones a ejecutar
7.3.1 Plazo inmediato - 5 años
7.3.2 Corto Plazo - 10 años
7.3.3 Mediano Plazo 15 años
7.3.4 Largo Plazo - 30 años
7.4 Temporalidad y presupuesto de los proyectos y acciones a ejecutar

8. PROGRAMA DE ACTUACIÓN N°7: PLAN MAESTRO DE PARQUEADEROS
8.1 Base de análisis
8.1.1 Análisis de Accesibilidad Media Integral Nodos de actividad Parqueaderos
8.1.2 Metodología para la estimación del número de plazas necesarias
8.2 Estrategias
8.3 Proyectos y acciones a ejecutar
8.4 Temporalidad y presupuesto de los proyectos y acciones a ejecutar

9. PROGRAMA DE ACTUACIÓN N°8: DE LA MOVILIDAD AMBIENTALMENTE SOSTENIBLE
9.1 Base de análisis
9.2 Estrategias
9.3 Proyectos y acciones a ejecutar
9.4 Temporalidad y presupuesto de los proyectos y acciones a ejecutar

10.PROGRAMA DE ACTUACIÓN N°9: SEGURIDAD Y SEÑALIZACIÓN VIAL (ACTUALIZACIÒN DE LOS ESTUDIOS TÈCNICOS DE SEÑALIZACIÒN)
10.1 Base de análisis
10.2 Estrategias
10.3 Proyectos y acciones a ejecutar
10.4 Temporalidad y presupuesto de los proyectos y acciones a ejecutar
10.5 Actualización del Estudio Técnico de Señalización Vial

11. PROGRAMA DE ACTUACIÓN N°10: PLAN DE TRANSPORTE DE CARGA Y DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS
11.1 Base de análisis
11.2 Estrategias
11.3 Proyectos y acciones a ejecutar
11.4 Temporalidad y presupuesto de los proyectos y acciones a ejecutar

12. PROGRAMA DE ACTUACIÓN N°11: TRANSPORTE RURAL, INTERMUNICIPAL E INTERREGIONAL
12.1 Base de análisis

12.2 Estrategias
12.3 Proyectos y acciones a ejecutar
12.4 Temporalidad y presupuesto de los proyectos y acciones a ejecutar

13. INDICADORES ESTRATÉGICOS DE MOVILIDAD
13.1 Definición de indicadores de movilidad
13.2 Clasificación de los indicadores de movilidad
13.2.1 Indicadores Descriptivos
13.2.2 Indicadores Predictivos
13.3 Variables de la movilidad que reflejan los indicadores de movilidad
13.4 Metodología de cálculo de los indicadores de movilidad
13.4.1 Indicadores de Matrices Origen – Destino
13.4.2 Indicadores de Transporte Autónomo
13.4.3 Indicadores de Transporte Público Colectivo Urbano
13.4.4 Indicadores de Transporte motorizado
13.4.5 Indicadores de Transporte de carga
13.4.6 Indicadores de Provisión de Infraestructura
13.4.7 Indicadores de Accesibilidad Territorial
13.4.8 Indicadores de Niveles de Servicio
13.4.9 Indicadores de Seguridad Vial
13.4.10 Indicadores de Variables Socioeconómicas
13.4.11 Indicadores Urbano - Ambientales
13.4.12 Indicadores de Gestión de Proyectos

14. FUENTES DE FINANCIACIÓN
14.1 Ingresos de Capital e Ingresos Corrientes
14.1.1 Ingresos Locales
14.1.2 Ingresos Departamentales
14.1.3 Ingresos Nacionales
14.2 Gastos por parte de la administración en infraestructura vial y movilidad
14.3 Proyección de ingresos por tipo fuente
14.3.1 Impuesto predial unificado
14.3.2 Sobretasa de la gasolina
14.3.3 Sistema General de Regalías
14.3.4 Endeudamiento
14.4 Ingresos totales durante el periodo de análisis
14.4.1 Escenarios de proyección de recursos
14.5 Enfoque del Plan Integral de Movilidad a nivel financiero

PLANES ESTRATÉGICOS RELACIONADOS EN LOS SIGUIENTES ÍTEMS:

1. Elaboración de plan estratégico de control contra la ilegalidad en el transporte.
2. Elaborar el plan estratégico de control al cumplimiento del marco normativo en el transporte para el municipio.
3. Definir las acciones o intervenciones concretas que llevará a cabo la Administración del Municipio de Segovia, Antioquia, para alcanzar los propósitos en materia de inspección, control y vigilancia en materia de tránsito, facilitando la gestión al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas.
4. Realizar un diagnóstico situacional de las empresas del transporte, que le permita verificar el estado actual en que se encuentra las empresas de transporte con respecto a los riesgos de accidentalidad vial.
5. Crear e implementar el Plan Estratégico de Control del Cumplimiento de las Normas que Rigen la Actividad Transportadora.
6. Diseñar e implementar un sistema de evaluación y control que permita el cumplimiento de las actuaciones definidas.

3.1. ESPECIFICACIONES TECNICAS:

➢ REALIZAR EL DIAGNOSTICO-CARACTERIZACIÓN

En esta etapa se realizará mediante un procedimiento ordenado, sistemático, que permita conocer y establecer de manera clara una circunstancia, a partir de observaciones y datos concretos. A partir de este se realizará un diagnóstico del estado actual del transporte formal e informal del municipio, conllevado con esto a realizar una evaluación, con valoración de acciones en relación con objetivos.

El objetivo de la etapa del diagnóstico es ir estableciendo una adecuación de los lineamientos y políticas institucionales de conformidad con la resolución 0003442 en virtud de la adecuación de directrices que permitan dirigir a corto y mediano plazo proyectos para la optimización del concepto de movilidad y transporte en el municipio de Segovia, Antioquia.

No obstante, lo anterior, durante el diagnóstico del Plan Estratégico de Control al Cumplimiento del Marco Normativo en Transporte, se deberá verificar situaciones que pudieran perjudicar la integralidad del concepto de transporte en la municipalidad, propendiendo así que se evidencien soluciones que permitan mejorar los índices de ilegalidad, irregularidad y accidentalidad.

APOYAR CON LA PLANIFICACIÓN DEL PLAN Y APOYAR CON LA INVESTIGACIÓN DE LA COMPOSICIÓN DEL SECTOR TRANSPORTE EN EL MUNICIPIO DE SEGOVIA. ANTIOQUIA.

El diagnostico, elaboración de del Plan Estratégico de control con la ilegalidad en el transporte y plan estratégico de control al cumplimiento del marco normativo del transporte del municipio de Segovia, Antioquia, deberá generar protocolos, nociones y estadísticas que permitan cuantificar necesidades operacionales de movilidad y transporte que a futuro corresponden o se ajusten a criterios de necesidad del municipio.

APOYAR CON EL CONTROL MEDIANTE EL ESTABLECIMIENTO DE PROCEDIMIENTOS DEL PARQUE AUTOMOTOR DEL MUNICIPIO DE SEGOVIA, ANTIOQUIA.

Dentro de las actividades se deberá establecer a partir de tres fases:

1. Fase que parte del análisis del Plan Estratégico de control al cumplimiento del marco normativo en transporte y el plan estratégico de control a la ilegalidad e informalidad en el transporte, actual y las necesidades de este, en esta fase se incorpora una revisión exhaustiva del documento-plan estructura, forma y contenidos con el fin de establecer los vacíos, falencias y potenciales.

El análisis comparativo de planes permite entender el marco lógico necesario para el desarrollo de un plan sistémico e integral, que sigue claramente un diagnóstico de la situación actual para poder generar estrategias detallas en planes de acción.

2. Fase de caracterización y diagnóstico contextual y participativo, esta fase comprende tres procesos complementarios e integrales de levantamiento de información de los cuales, las primeros dos utilizan herramientas metodológicos cualitativos y cuantitativos mediante oficios y requerimientos a la administración municipal sobre los procedimientos en transporte, a fin de establecer variables que permitan generar estadísticas medibles.

La metodología del diagnóstico permite evaluar el estado y las condiciones del transporte, de los actores públicos y privados intervinientes en la normativa de transporte a través de información de fuente primaria y secundaria entregada por los actores empresariales e institucionales.

En el diagnóstico institucional se realiza un proceso de levantamiento, recolección y sistematización de la información respecto a los conceptos, procesos, procedimientos y aplicación de la normativa para la regulación, el control, la vigilancia y la inspección en temas de transporte en jurisdicción del municipio. En este sentido, las entrevistas focales con funcionarios públicos de la administración municipal permiten medir el conocimiento y los niveles de

formación y las acciones administrativas y operativas tendientes a cumplir el marco normativo de transporte en el municipio.

El proceso de socialización para la construcción del diagnóstico institucional incorpora una metodología cualitativa de entrevistas semiestructuradas a grupos focales, con el fin de diagnosticar el estado y las condiciones funcionales, operativas y administrativas de los funcionarios respecto a la normativa de transporte aplicada en el municipio.

Ahora bien, el diagnóstico empresarial se realiza desde una inspección estratégica a las empresas transportadoras con el fin de develar a fondo el manejo administrativo, operativo, técnico y financiero de las empresas prestadoras del servicio de transporte, y el estado de las responsabilidades legales y normativas con la administración municipal.

De esta manera se establece el listado de requerimientos en cuatro componentes estratégicos: información general, documentos conductores, documentos parque automotor, documentos operativos y administrativos de la sociedad en la modalidad de transporte individual, los cuales permiten establecer las condiciones en las que las empresas se encuentran frente a la normativa legal de transporte en el municipio.

En el diagnóstico sobre la intervención pública de transporte se realiza desde un proceso de levantamiento y recolección de información a través de requerimientos físicos a la autoridad de transporte con el fin de establecer un marco conceptual sobre el cual la municipalidad aborda desde el conocimiento perceptivo de trámites y actuaciones administrativas sobre transporte.

2 Fase formulación programática, se sustenta en las conclusiones e hipótesis del diagnóstico y se toman medidas a través de las líneas estratégicas. Estas surgen dentro del marco lógico del plan, que se establece y determina de manera contextual y participativa, con las falencias y vacíos de las actuaciones de la administración municipal sobre la regulación legal del transporte dentro del municipio, dando como consecuencia, una proposición coherente de una serie de acciones sistemáticas y articuladas tendientes a optimizar la aplicabilidad de procesos y procedimientos administrativos y operativos realizados por la autoridad de tránsito en la jurisdicción del municipio, desde el conocimiento y la práctica de la norma en transporte.

De esta manera, de las líneas estratégicas se desprenden una serie de programas, orientados a materializar los lineamientos y enunciados generales, de acuerdo con los análisis de diagnóstico y a las impresiones institucionales del desempeño administrativo sobre el transporte en el municipio. Así mismo, se

establece un cronograma, un cuadro de indicadores que permite la materialización y gestión de cada programa.

OBLIGACIONES ESPECIFICAS DEL CONTRATISTA

2. Realizar el plan DE Movilidad Sostenible y Segura en lo concerniente a las tres primeras etapas establecidas en la Resolución 20203040015885 de 2020 según el numeral 1 del artículo 7 de dicha Resolución.
3. Elaborar el Plan Estratégico de control al cumplimiento de control a la norma en el transporte.
4. Actualizar los Estudios Técnicos de Señalización Vial del Municipio de Segovia, Antioquia.

3. OBLIGACIONES GENERALES QUE DEBE CUMPLIR EL CONTRATISTA

A. Conocer los pliegos de condiciones, para que la ejecución del contrato producto del presente proceso se realice con eficiencia y eficacia.
B. Cumplir el objeto del contrato de acuerdo con los criterios de calidad exigibles y el pliego de condiciones.
C. Suscribir oportunamente el acta de inicio.
. Cumplir cabalmente con sus obligaciones frente al sistema de seguridad social integral y parafiscales y acreditar, en las oportunidades que así se requiera, de conformidad con lo establecido en el inciso segundo del artículo 41 de Ley 80 de 1993 –adicionado mediante el artículo 23 de la Ley 1150 de 2007–, que se encuentra al día en el pago de aportes parafiscales relativos al Sistema de Seguridad Social Integral, así como los propios al Servicio Nacional de Aprendizaje - SENA, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar – ICBF y las cajas de compensación familiar, cuando corresponda.
E. Abstenerse de sustituir, sin previa autorización expresa y escrita otorgada por el Municipio de Segovia, Antioquia
F. Responder por el pago de los tributos que se causen o llegaren a causarse por la celebración, ejecución y liquidación del contrato.
G. Mantener vigente los mecanismos de cobertura del riesgo por el tiempo pactado en el contrato, así como de las modificaciones que se presenten en la ejecución de este.
H. Presentar las facturas de pedidos sobre la ejecución del contrato que le sean solicitadas por el supervisor.
I. Reportar al supervisor, de manera inmediata, cualquier novedad o anomalía que pueda afectar la ejecución del contrato.
J. Guardar total reserva de la información que por razón del servicio y desarrollo de sus actividades obtenga. Esta es de propiedad de la Alcaldía Municipal de Segovia, Antioquia y solo salvo expreso requerimiento de autoridad competente podrá ser divulgada.

K. Acatar las instrucciones que durante el desarrollo del contrato le imparta la Alcaldía Municipal de Segovia, Antioquia, a través del supervisor del contrato.

3.1 OBLIGACIONES DE LA ALCALDÍA MUNICIPAL DE SEGOVIA, ANTIOQUIA:

1. Suministrar la información y documentos necesarios que requiera el contratista para el cabal cumplimiento del objeto del contrato.
2. Realizar los pagos correspondientes previa certificación de cumplimiento suscrita por el Supervisor del Contrato en las condiciones pactadas.
3. Ejercer la supervisión del contrato para verificar el cumplimiento de las obligaciones del contratista.

4. MODALIDAD DE SELECCIÓN Y JUSTIFICACIÓN

La selección objetiva del contratista se efectuará con arreglo a la modalidad de **Concurso de méritos abierto**

Reglamentario 1082 de 2015, el presente proceso se enmarca dentro de la modalidad de selección **Concurso de méritos**, la cual es la modalidad prevista para la selección de consultores en la que se podrán utilizar sistemas de concurso abierto o de precalificación.

Teniendo en cuenta que la entidad suministrará la metodología para el desarrollo de la consultoría, es procedente que la modalidad de selección sea el Concurso de Méritos Abierto.

Articulo 2 numeral 3 de la 1150 de 2007.

> ***Concurso de méritos***. Corresponde a la modalidad prevista para la selección de consultores o proyectos, en la que se podrán utilizar sistemas de concurso abierto o de precalificación. En este último caso, la conformación de la lista de precalificados se hará mediante convocatoria pública, permitiéndose establecer listas limitadas de oferentes mediante resolución motivada, que se entenderá notificada en estrados a los interesados, en la audiencia pública de conformación de la lista, utilizando para el efecto, entre otros, criterios de experiencia, capacidad intelectual y de organización de los proponentes, según sea el caso

El procedimiento aplicable al presente **CONCURSO DE MÉRITOS ABIERTO** contenido en el presente proceso será el contenido en las disposiciones previstas en el artículo 2.2.1.2.1.3.1 y SS del Decreto Reglamentario 1082 de 2015.

El presente proceso está sometido a los principios contenidos en el artículo 209

de la Constitución política y a régimen de inhabilidades e incompatibilidades de la Ley 80 de 1993, el artículo 2.2.1.2.1.3.1 del decreto 1082 de 2015 que establece que las entidades estatales deben seleccionar sus contratistas a través de concursos de méritos para la prestación de servicios de consultoría de que trata el numeral 2 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993 (...)

Así mismo, es del caso señalar que las normas que se aplican para el proceso de contratación a realizar son:

a) Ley 80 de 1993 (Estatuto General de Contratación de la Administración Pública)
b) Ley 1150 de 2007. (Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación concurso Públicos.)
c) Ley 1474 de 2011. (Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública).
d) Ley 590 de 2000. (Por la cual se dictan disposiciones para promover el desarrollo de las micro, pequeñas y medianas empresas).
e) Ley 816 de 2003. (Por medio de la cual se apoya a la industria nacional a través de la contratación pública).
f) Decreto ley 019 de 2012. (Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública).
g) Decreto 1082 de 2015. (Por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector administrativo de planeación nacional).

El contrato a celebrar: se identifica como un contrato de **CONSULTORIA**, de conformidad con lo establecido en la ley 80 de 1993 en su artículo 32 numeral 2.

2o. Contrato de Consultoría.

Son contratos de consultoría los que celebren las entidades estatales referidos a los estudios necesarios para la ejecución de proyectos de inversión, estudios de diagnóstico, prefactibilidad o factibilidad para programas o proyectos específicos, así como a las asesorías técnicas de coordinación, control y supervisión.

Son también contratos de consultoría los que tienen por objeto la interventoría, asesoría, gerencia de obra o de proyectos, dirección, programación y la ejecución de diseños, planos, anteproyectos y proyectos.

El consultor con su propuesta deberá garantizar y se obliga a cumplir los requerimientos del presente proceso de concurso de méritos, de los anexos y en

general al logro de los objetivos que busca la entidad con estas contrataciones.

De acuerdo con esta modalidad la Alcaldía Municipal de Segovia seleccionará la propuesta más favorable para celebrar el contrato de **consultoría**, la que presente la mejor calidad teniendo en cuenta que se requiere de un grupo interdisciplinario de profesionales que aporten su capacidad intelectual para la obtención de los objetivos propuestos, con independencia del precio, que no será factor de calificación o evaluación.

5. PLAZO DE EJECUCIÓN:

El plazo máximo para la ejecución total del contrato se establece en un tiempo de ejecución de máximo cinco (05) meses, contados a partir del cumplimiento de los requisitos de ejecución del contrato.

6. LUGAR DE EJECUCIÓN

El desarrollo del objeto contractual se ejecutará en el municipio de Segovia, Antioquia

7. SUPERVISIÓN Y CONTROL DEL CONTRATO.

La supervisión y control de la ejecución del contrato estará a cargo de la Secretaria de Movilidad; quien deberá en el ejercicio de sus funciones observar lo dispuesto en el artículo 4 y el numeral 1° del artículo 26 de la Ley 80 de 1993 y los artículos 83 y 84 de la Ley 1474 de 2011 y el manual de contratación de la entidad.

El supervisor no podrá adoptar decisiones que impliquen la modificación de los términos y condiciones previstas en el contrato, las cuales únicamente podrán ser adoptadas por el ordenador del gasto y el contratista, mediante la suscripción de las correspondientes modificaciones al contrato.

La supervisión consiste en el seguimiento, sobre el cumplimiento del objeto del contrato.

En ese sentido quien ejerza la supervisión se encuentra facultado para solicitar informes, aclaraciones y explicaciones sobre el desarrollo de la ejecución contractual y es responsable por mantener a la entidad informada de los hechos y circunstancias que puedan constituir actos de corrupción tipificados en conductas punibles, o que puedan poner en riesgo el cumplimiento del contrato.

El supervisor entre otras funciones tendrá las siguientes:

A. Verificar el pago de los aportes del sistema de seguridad social en salud, pensión, riesgos laborales y/o aportes parafiscales si a ello hubiere lugar, conforme a los términos del contrato.
B. Vigilar la realización de las actividades del contrato conforme a lo establecido en el contrato.
C. Solicitar oportunamente cualquier modificación del contrato e indicar las circunstancias de tiempo, modo y lugar que la justifica.
D. Presentar el informe periódico de supervisión, en el que conste la verificación de la ejecución del contrato conforme los elementos suministrados.

8. VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO Y JUSTIFICACIÓN:

Para el presente proceso el Municipio de Segovia, Antioquia estima como valor la suma de: **DOSCIENTOS CATORCE MILLONES NOVECIENTOS CINCO MIL TRESCIENTOS VEINTE PESOS ($214.905.320,00) MCTE.,** los cuales estarán a cargo del certificado de Disponibilidad presupuestal **CDP 00455 del 26 de abril de 2021, Rubro 2.3.2.02.02.0008** "Servicios prestados a las empresas y servicios de producción.

Para determinar el presupuesto oficial requerido a fin de adelantar el presente proceso de contratación se procedió a pre – cotizar los elementos y/o servicios, tomando como base para calcular el presupuesto la ponderación de las cotizaciones de conformidad con el análisis de mercado.

9. FORMA DE PAGO:

La Entidad cancelará al Contratista el valor del contrato así: 1) Un primer desembolso del cincuenta por ciento (50%) del valor total del contrato, previo cumplimiento de los requisitos de ejecución (expedición del registro presupuestal, expedición y aprobación de las garantías), cuenta de cobro o factura según corresponda, plan de inversión del anticipo aprobado por el supervisor del contrato. 2) El 45% se cancelará en actas parciales por avance de obra, de acuerdo con las cantidades ejecutadas y aprobadas por la supervisión. 3) El 5% restante del valor del contrato se pagará contra liquidación del contrato.

La Entidad no se hace responsable por las demoras presentadas en el trámite para el pago al Contratista cuando ellas fueren ocasionadas por encontrarse incompleta la documentación de soporte o no ajustarse a cualquiera de las condiciones establecidas en el presente Contrato.

La Entidad hará las retenciones a que haya lugar sobre cada pago, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes sobre la materia.

10. JUSTIFICACIÓN DE LOS FACTORES DE SELECCIÓN QUE PERMITAN IDENTIFICAR LA OFERTA MÁS FAVORABLE.

	FACTOR DE EVALUACIÓN	PUNTOS
1	EXPERIENCIA DEL PERSONAL PROFESIONAL	360 PUNTOS
2	EXPERIENCIA ESPECÍFICA DEL PROPONENTE	330 PUNTOS
3	APOYO AL A INDUSTRIA NACIONAL	150 PUNTOS
4	CUMPLIMIENTO EN CONTRATOS ANTERIORES	150 PUNTOS
5	TRABAJADORES CON DISCAPACIDAD	10 PUNTOS
	TOTAL	**1000 PUNTOS**

EXPERIENCIA DEL PERSONAL PROFESIONAL (360 PUNTOS)

La experiencia del equipo de trabajo se evaluará a partir de la información suministrada para cada uno de los integrantes de este, así:

CARGO	PUNTAJE
Ingeniero civil con especialización en vías	60
Ingeniero con especialización en	60
Ingeniero electrónico	60
Arquitecto magíster en intervención en la ciudad	60
Arquitecto	60
Abogado	60

La experiencia específica de los profesionales deberá acreditarse mediante certificaciones o cualquier otro documento contractual hábil, suscritas por el respectivo contratante, las cuales contendrán como mínimo, la siguiente información: nombre del profesional, cargo desempeñado, fechas de ingreso y retiro, nombre de los proyectos aportados como experiencia, descripción de las principales funciones ejercidas y, en general, toda aquella información que permita

determinar el cumplimiento de los requisitos establecidos. No se tendrán en cuenta para la evaluación aquellas certificaciones o documentos contractuales hábiles que no contengan la información que permita verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en este numeral.

En el caso en el cual el profesional no haya sido requerido de tiempo completo en la ejecución de los contratos aportados como experiencia específica, la certificación deberá contener el porcentaje de dedicación en tiempo que tuvo en los mismos, teniendo en cuenta que dicha experiencia se evaluará con el tiempo efectivamente laborado.

Para efectos de la evaluación, los años de experiencia serán aproximados por exceso o por defecto a la décima de mes, así: si la centésima de mes es igual o superior a 5, se aproximará por exceso, y si es inferior a 5, se aproximará por defecto.

La experiencia en la cátedra universitaria, proyectos de investigación o asesorías de tesis para optar a títulos de educación superior, no será considerada como experiencia específica.

Si por circunstancias de fuerza mayor o caso fortuito, debidamente comprobados, durante la ejecución del contrato se requiere cambiar a uno de los integrantes del equipo de trabajo, éste deberá ser reemplazado por otro de iguales o superiores calidades, previa aprobación por parte DEL MUNICIPIO. La no observancia de este requisito se considerará como incumplimiento del contrato, y por lo tanto, el Contratista se hará acreedor a las multas contempladas en el pliego de condiciones.

INGENIERO CIVIL CON ESPECIALIZACIÓN EN VIAS Y TRANSPORTE (60 PUNTOS)

Al proponente que acredite Ingeniero civil especialista en vías con:

Experiencia específica adicional a los cuatro (04) años (tiempo efectivamente laborado), como Ingeniero civil con especialización en vías y transporte, con experiencia como Gestor de Tránsito, supervisor administrativo e interventor en proyectos de infraestructura vial, con investigaciones en pro de políticas de movilidad y desarrollo sostenible en los contratos aportados en los requisitos habilitantes, obtendrá máximo sesenta (60) puntos.

A los Ingenieros ofrecidos por los proponentes se les calificará así:

EXPERIENCIA ESPECÍFICA	**PUNTAJE OBTENIDO**
Menos de cuatro años	0 puntos
Superior a cuatro años	60 puntos

INGENIERO CON ESPECIALIZACIÓN EN SISTEMAS DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA (60 PUNTOS)

Al proponente que acredite Ingeniero con especialización en sistemas de información geográfica con:

Experiencia específica a los dos (02) años (tiempo efectivamente laborado), como Ingeniero especialista en sistemas de información geográfica (sig) con habilidades en ArcGIS, Cartografía, Aplicaciones GIS y GPS, AutoCAD 2D, AutoCAD 3D, Microsoft Excel en levantamientos topográficos, Metrología dimensional: Utilización y aplicabilidad de los instrumentos de medición, gvSIG, Statgraphics, Arcpad, Terrasync, GPS Pathfinder, Office, COBIS, Sicredito, Sistemas Operativos, MapSource, manejo de Receptores GPS de tipo profesionales y/o navegadores en los contratos aportados en Estudios relacionados con movilidad o seguridad vial y en los requisitos habilitantes, obtendrá máximo cincuenta (50) puntos.

A los Ingenieros ofrecidos por los proponentes se les calificará así:

EXPERIENCIA ESPECÍFICA	PUNTAJE OBTENIDO
Menos de dos años	0 puntos
Superior a dos años	60 puntos

INGENIERO ELECTRÓNICO (60 PUNTOS)

Al proponente que acredite Ingeniero electrónico con:
Experiencia específica a los cuatro años (04) años (tiempo efectivamente laborado), como Ingeniero electrónico, con experiencia en sistemas de red semafórica en los contratos aportados en Estudios relacionados con movilidad o seguridad vial y en los requisitos habilitantes, obtendrá máximo sesenta (60) puntos.
A los Ingenieros ofrecidos por los proponentes se les calificará así:

EXPERIENCIA ESPECÍFICA	PUNTAJE OBTENIDO
Menos de cuatro años	0 puntos
Superior a cuatro años	60 puntos

ARQUITECTO MAGISTER EN INTERVENCIÒN DE CIUDAD (60 PUNTOS)

Al proponente que acredite Arquitecto con magíster en intervención en la ciudad con:
Experiencia específica como arquitecto adicional de cinco (5) años (tiempo efectivamente laborado), como arquitecto con maestría en Intervención en ciudad dos (2) años en los contratos aportados en los requisitos habilitantes, obtendrá máximo sesenta (60) puntos así:

EXPERIENCIA ESPECÍFICA	PUNTAJE OBTENIDO
Menos de dos años	0 puntos
Desde dos años	60 puntos

ARQUITECTO (60 PUNTOS)

Al proponente que acredite Arquitecto con:

Experiencia específica adicional de treinta y cinco (35) años mínimo (tiempo efectivamente laborado), como arquitecto con experiencia como Planificación y Servidor Público en diferentes oficinas de Planeación Municipal diez (10) años mínimo en los requisitos habilitantes, obtendrá máximo sesenta (60) puntos así:

EXPERIENCIA ESPECÍFICA	PUNTAJE OBTENIDO
Menos de tres años	0 puntos
Entre tres y diez años	10 puntos
Entre diez y veinte años	15 puntos
Entre veinte y treinta años	25 puntos
Mas de treinta años	60 puntos

ABOGADO (60 PUNTOS)

Al proponente que acredite Abogado con:
Experiencia específica adicional de diez (10) años (tiempo efectivamente laborado), como abogado en los contratos públicos en estudios relacionados con movilidad o seguridad vial siete (7) años aportados en los requisitos habilitantes, obtendrá máximo cincuenta (50) puntos así:

EXPERIENCIA ESPECÍFICA	PUNTAJE OBTENIDO
Menos de nueve años	0 puntos
Mas nueve años	60 puntos

Nota 1: Los Profesionales ofrecidos como director de deberán tener debidamente diligenciado el Formulario **CONSTANCIA DE COMPROMISO PERSONAL.**

Nota 2: Para efectos de contabilizar el tiempo que se acredite en los certificados, los años se computarán de 360 días y los meses a 30 días. En todo caso el mayor tiempo efectivamente laborado se determinará en días.

Nota 3: En todo caso los profesionales (Ingeniero Vial, Ingeniero Vial, Ingeniero GIS, Ingeniero Electrónico y Arquitecto) que dieron lugar a la adjudicación del contrato debido a la acreditación de su experiencia específica, solo podrán ser reemplazados durante la ejecución del contrato adjudicado por otros de iguales o mejores calidades profesionales a las ofertadas en términos de experiencia específica.

22.6.2 Experiencia Específica del Proponente (Puntaje máximo 300 puntos)

Se evaluará a partir de la información suministrada en el Formulario.

Se tendrá en cuenta el valor facturado en cuatro (04) contratos en los últimos cuatro (04) años, cuyo objeto contractual sea la elaboración de Estudios relacionados con movilidad o seguridad vial, contratos terminados (aquellos acreditados en el criterio de admisibilidad), celebrados por el proponente en el sector público.

El puntaje se distribuirá de la siguiente manera:

Al proponente que acredite haber facturado, en cuatro (04) contratos, con el objeto y/o alcance ya indicado, un valor igual o superior al trescientos por ciento (300%) de la disponibilidad presupuestal, expresado en salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV) a la fecha de celebración de estos, se le asignarán trescientos (300) puntos.

A los demás proponentes se les calificará mediante la siguiente fórmula:

PEP = 400 x CTTOi / PO

Donde,

PEP: Puntaje por Experiencia Específica del Proponente

CTTOi: Contrato aportado para la experiencia en SMMLV

PO: Presupuesto oficial en SMMLV

En todo caso el puntaje máximo por experiencia del proponente es 300 puntos

Si los contratos fueron ejecutados bajo la modalidad de consorcio o unión temporal, el valor a informar será el correspondiente al total del valor ejecutado.

La experiencia del proponente deberá acreditarse mediante certificaciones expedidas por el respectivo contratante, las cuales contendrán, como mínimo, la siguiente información: nombre del Contratista, número y objeto del contrato, descripción del proyecto, plazo de ejecución, valor total facturado, fechas de iniciación y de terminación. **No se tendrán en cuenta para la evaluación aquellas certificaciones que no contengan la información que permita verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en este numeral**.

En el evento en que dos o más proponentes aporten una misma información y ésta presente inconsistencias, se solicitará la aclaración respectiva a cada uno de ellos y sólo se tendrá en cuenta aquella que esté demostrada.

Los certificados que llenen un requisito indispensable para la comparación de propuestas no son subsanables, por tanto, cualquier certificado de este numeral no será subsanable.

APOYO A LA INDUSTRIA NACIONAL (150 puntos)

Apoyando la industria nacional, en el presente proceso de licitación, se otorga 150 puntos al oferente que certifique que el 100% de sus trabajadores son colombianos nacionales y los bienes ofrecidos también corresponden a maquinaria proveniente de Colombia y ensamblada en Colombia. Los oferentes que acrediten que el 100% del personal que trabaja en la entidad es colombiano, pero los bienes ofrecidos son extranjeros, se otorgara un puntaje de 75 puntos.

Los oferentes que adjunten certificado de no contar con la totalidad de personal nacional tendrán 0 puntos. Siendo este un requisito de puntaje, y necesario para la comparación de propuestas. El oferente que no allegue ningún certificado con su oferta, serán rechazados y su oferta no será tenida en cuenta. Se otorgará tratamiento de bienes y servicios nacionales a aquellos bienes y servicios originarios de los países con los que Colombia ha negociado trato nacional en materia de compras estatales y de aquellos países en los cuales a las ofertas de bienes y servicios colombianos se les conceda el mismo tratamiento otorgado a sus bienes y servicios nacionales. Este último caso se demostrará con informe de la respectiva Misión

Diplomática Colombiana, que se acompañará a la documentación que se presente.

Cumplimiento de Contratos anteriores (Puntaje máximo 150 puntos)

Se asignará un máximo de ciento cincuenta (150) puntos al Proponente que, por la efectiva prestación del servicio en contratos anteriores, no haya obtenido multas o sanciones.

Si el Proponente registra multas o sanciones debidamente ejecutoriadas, que le hubieren sido impuestas dentro de los últimos quince (15) años anteriores a la fecha de cierre del proceso, el puntaje será el siguiente:

No. de Multas o Sanciones	Puntaje
0	150
1 o más	0

En el caso de Consorcios o Uniones Temporales, se asignará el puntaje por multas o sanciones que registre uno o cualquiera de sus integrantes.

PUNTAJE PARA PROPONENTES CON TRABAJADORES CON DISCAPACIDAD (10 puntos)

Con el ánimo de implementar el sistema de preferencias establecido por el decreto número 392 de 2018, que modifica el decreto 1082 de 2015, se establece un puntaje de 1% del puntaje total del proceso para aquellos oferentes que tengan vinculado en su nómina, personal con discapacidad de acuerdo a la siguiente tabla:

Número total de trabajadores de la planta de personal del proponente:	Número mínimo de trabajadores con discapacidad exigido
Entre 1 y 30	1
Entre 31 y 100	2
Entre 101 y 150	3
Entre 151 y 200	4
Más de 200	5

El proponente debe anexar el certificado expedido por el ministerio de trabajo. Se otorgará 10 puntos a los oferentes que cumplan con la cantidad de trabajadores en situación de discapacidad, de acuerdo con el cuadro

anterior.

NOTA: la entidad adjudicara el proceso al oferente que obtenga la mayor puntuación y cuyo valor de lo oferta económica no sea superior al presupuesto oficial y no se considere artificialmente bajo.

Propuesta económica: (No otorga puntaje)

La propuesta económica debe cumplir los requisitos previstos en el pliego de condiciones y no dará derecho a puntaje alguno

La revisión de la oferta económica se realizará según lo expresado en el artículo 2.2.1.2.1.3.2 del Decreto 1082 de 2015

11. TIPIFICACIÓN, ESTIMACIÓN, Y ASIGNACIÓN DE LOS RIESGOS PREVISIBLES QUE PUEDAN AFECTAR EL EQUILIBRIO ECONÓMICO DEL CONTRATO.

De conformidad con el decreto 1082 de 2015, la secretaria de Servicios Administrativos del Municipio de Segovia, Antioquia, realiza la estimación, tipificación y asignación de riesgos previsibles realizada y propuesta por la entidad convocante, con el fin de ser revisada su asignación y así establecerse su distribución definitiva.

Los riesgos presentados por la Administración se relacionan en el siguiente cuadro:

	TIPIFICACION DEL RIESGO		ASIGNACION DEL RIESGO		ESTIMACION DEL RIESGO		
	DESCRIPCION	CONCEPTO	MUPIO	CONTRATISTA	EVALUACION	VALOR	%
EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE COMPRAVENTA	DEMORA EN EL INICIO	Efecto económico desfavorable causado por la demora en los trámites para perfecciona		X	ALTO	25	50 %

		miento, legalización e iniciación del contrato.					
	PROGRAMACION Y ENTREGA DEL OBJETO CONTRACTUAL	Efectos económicos desfavorables por incumplimiento en las fechas programadas para el suministro objeto de la presente contratación.		X	ALTO	25	
LEGISLACION LABORAL	**SEGURIDAD SOCIAL INTEGRAL**	Efecto económico desfavorable causado por la parálisis de la prestación del servicio por la falta de pagos correspondientes a salud, pensión y salarios de los empleados del		X	MEDIO	20	40 %

		contratista.					
	PAGO DE PARAFISCALES	Efecto económico desfavorable derivado de la expedición de nuevas normas, al igual que la imposición de nuevos impuestos locales o nacionales posteriores al cierre del presente proceso licitatorio, así como la aplicación de la ley de intervención.	X		MEDIO	20	
FINANCIEROS O DEL MERCADO	**RIESGO REGULATORIO DE LEY**	Efecto económico desfavorable causado por la parálisis del servicio causada por la falta de pago a		X	MEDIO	10	10 %

		terceros y/o derivado de cualquier reclamación .					
TOTAL						100	100 %

12. ANÁLISIS QUE SUSTENTA LA EXIGENCIA DE GARANTÍAS DESTINADAS A AMPARAR LOS PERJUICIOS DE NATURALEZA CONTRACTUAL O EXTRACONTRACTUAL, DERIVADOS DEL INCUMPLIMIENTO DEL OFRECIMIENTO O DEL CONTRATO.

1. GARANTÍAS QUE LA ENTIDAD ESTATAL CONTEMPLA EXIGIR EN EL PROCESO DE CONTRATACIÓN

El contratista deberá constituir dentro de los tres (3) días siguientes al perfeccionamiento del contrato, Garantía Única de Cumplimiento, en una compañía de seguros o en una entidad bancaria debidamente reconocida por la Superintendencia Financiera, que ampare los siguientes riesgos, de conformidad con lo establecido en el Decreto 1082 de 2015, así:

1. **Cumplimiento:** Por una cuantía equivalente al diez por ciento (10%) del valor total del contrato, con vigencia igual al término de ejecución y seis (6) meses más, contado a partir de la fecha de expedición de la garantía.
2. **Pago de salarios y prestaciones sociales**: Por una cuantía equivalente al cinco por ciento (5%) del valor total del contrato, con vigencia igual al término de duración del contrato y tres años más, contado a partir de la fecha de expedición de la garantía.
3. **Responsabilidad Civil extracontractual:** Por una cuantía equivalente al 200 SMLMV del valor total del contrato, con vigencia igual al término de duración del contrato
4. **Calidad del servicio:** Por una cuantía equivalente al cinco por ciento (5%) del valor total del contrato, con vigencia de un año contado a partir de la fecha de finalización del contrato

5. **Buen manejo y correcta inversión del anticipo:** Buen manejo y correcta inversión del anticipo, por una cuantía equivalente al **100%** del valor total del anticipo del contrato, con una vigencia igual al plazo de este y cuatro (4) meses más.

El monto de la garantía se deberá restablecer por parte del contratista con ocasión de las reclamaciones efectuadas por la alcaldía Municipal de Segovia, Antioquia. Dentro de los términos estipulados en este Contrato la garantía no podrá ser cancelada sin la autorización de la alcaldía Municipal.

El Contratista debe mantener vigente la garantía única y ajustarla siempre que se produzca alguna modificación en el plazo y/o valor del contrato o en el evento en que se produzca la suspensión temporal del mismo. Igualmente, el contratista deberá notificar a la compañía aseguradora de cualquier modificación del contrato, así esta no conlleve cambio del plazo o el valor de este y deberá allegar el certificado de notificación de la modificación a la entidad como constancia de realización de la misma.

La garantía única de cumplimiento expedida a favor de la alcaldía Municipal no podrá expirar por falta de pago de la prima ni puede ser revocada unilateralmente. Será de cargo de EL CONTRATISTA el pago oportuno de todas las primas y erogaciones de constitución y mantenimiento de la garantía.

NOTA: El monto de las garantías no constituye límite de responsabilidad para EL CONTRATISTA y en caso de resultar adeudada una suma mayor a la amparada, éste se obliga a cancelar directamente.

13. OBLIGACIONES FRENTE AL SISTEMA DE SEGURIDAD SOCIAL INTEGRAL Y PARAFISCALES

Los participantes deberán estar al día en el pago de sus obligaciones frente al Sistema de Seguridad Social Integral, parafiscales (cajas de compensación familiar, SENA e ICBF), conforme a lo señalado en el Artículo 50 de la Ley 789 de 2002 y Artículo 1º de la Ley 828 de 2003.

14. OPORTUNIDAD DE LA CONTRATACIÓN:

Teniendo en cuenta las consideraciones anteriores se estima oportuno y conveniente desarrollar el proceso de selección Abreviada de menor cuantía, dejando constancia que el proceso se desarrollará mediante convocatoria pública, de conformidad con la Ley 80 de 1.993, Ley 1150 de 2007, Decreto 1082 de 2015. Que, con relación a la naturaleza del contrato a celebrarse es preciso señalar que el mismo se configura como Contrato de Prestación de Servicio.

De conformidad con Decreto 1082 de 2015, La Entidad Estatal puede modificar los pliegos de condiciones a través de adendas expedidas antes del vencimiento del plazo para presentar ofertas.

La Entidad Estatal puede expedir adendas para modificar el cronograma una vez vencido el término para la presentación de las ofertas y antes de la adjudicación del contrato.

15.LIMITACION A MIPYMES

El valor del Proceso de Contratación es superior a ciento veinticinco mil dólares de los Estados Unidos de América (US$125.000), liquidados con la tasa de cambio que para el efecto determina el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (el umbral es de $380.778.000, válido hasta el 31 de diciembre de 2020). En consecuencia, el presupuesto proceso no excede dicho umbral, y por lo tanto puede limitarse a Mipyme.

PROCEDIMIENTO PARA LIMITACION A MIPYME:

Las MYPIMES interesadas en participar deberán manifestar su interés en el plazo establecido para el efecto en el proyecto de pliego, cumpliendo con los requisitos señalados en los artículos 2.2.1.2.4.2.2 y 2.2.1.2.4.2.4 del Decreto 1082 de 2015.

Por lo anterior, los posibles interesados diligenciarán y suscribirán (si es persona jurídica deberá suscribirlo el representante legal) el Anexo Respectivo del Pliego de condiciones y lo enviarán, junto con sus anexos, a través de la plataforma SECOP II, donde manifestarán la expresión clara del interés de limitar la participación en el presente proceso a MYPIMES.

EN TODO CASO, PARA QUE LA CONVOCATORIA SE LÍMITE A MYPIMES SE REQUERIRÁ EL CUMPLIMIENTO DE LOS SIGUIENTES REQUISITOS:

1. Las Mipymes nacionales deben contar con mínimo un (1) año de existencia.

2. Se deben recibir solicitudes de por lo menos tres (3) Mipyme nacionales para limitar la convocatoria a Mipyme nacionales. El Municipio recibirá estas solicitudes por lo menos un (1) día hábil antes de la Apertura del Proceso de Contratación.

La condición de Mipyme se acreditará con un certificado expedido por el representante legal y el revisor fiscal, si está obligado a tenerlo, o el contador, en la cual conste que la Mipyme tiene el tamaño empresarial establecido de conformidad con la ley

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

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.2.1.1 numeral 8 del Decreto 1082 de 2015, y el **"Manual para el manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación"**, expedido por Colombia Compra Eficiente, la presente contratación que se quiere suscribir está cobijada por un Acuerdo Internacional o Tratados de Libre Comercio vigente, de la siguiente manera:

Acuerdo Comercial		**Valor a partir del cual el Acuerdo Comercial es aplicable**
Alianza Pacifico	**Chile**	Bienes y servicios $655'366.000 Servicios de construcción $16.384'153.000
	Perú	
Chile		Bienes y servicios $643'264.000 Servicios de construcción $16.081'602.000
Corea		Bienes y servicios $655'366.000 Servicios de construcción $49.152'459.000
Costa rica		Bienes y servicios $1.162'733.000 Servicios de construcción $16.389'628.000
Estados AELC (Asociación Europea de Libre Comercio)		Bienes y servicios $852'074.000 Servicios de construcción $21.301'857.000
Estados Unidos de América		Bienes y servicios $1.162'733.000 Servicios de construcción $16.389'628.000
Triángulo Norte	El salvador	Valor de la menor cuantía de la Entidad Estatal
	Guatemala	
Unión Europea		Bienes y servicios $859'752.000 Servicios de construcción $21.493'810.000

Teniendo en cuenta que el presupuesto oficial para la presente contratación es: DOSCIENTOS CATORCE MILLONES NOVECIENTOS CINCO MIL TRESCIENTOS VEINTE PESOS ($214.905.320,00) MCTE. INCLUIDO IVA, le es aplicable el correspondiente análisis de aplicación de los acuerdos comerciales vigentes

ACUERDO COMERCIAL	**ENTIDAD ESTATAL INCLUIDA**	**PRESUPUESTO DEL PROCESO DE CONTRATACIÓN SUPERIOR AL VALOR DEL**	**EXCEPCIÓN APLICABLE AL PROCESO DE CONTRATACIÓN**	**PROCESO DE CONTRATACIÓN CUBIERTO POR EL ACUERDO COMERCIAL**

			ACUERDO COMERCIAL		
Alianza Pacifico	Chile	si	NO	14	NO
	Perú		NO		
Chile		si	NO	14	NO NO
Costa rica		si	NO	14	NO
Estados AELC (Asociación Europea de Libre Comercio)		si	NO	14	NO
Estados Unidos de América		si	NO	14	NO
Triángulo Norte	El salvador	No	NO	14	
	Guatemala	Si			NO
Unión Europea		si	NO	14	NO

Los Acuerdos Comerciales establecen plazos mínimos para presentar las ofertas con el fin de dar tiempo suficiente a los proponentes para preparar sus ofertas. Los Documentos del presente Proceso establecerán en su Cronograma el plazo suficiente para cumplir con esta obligación.

Los Acuerdos Comerciales establecen estos plazos en días calendario. Este plazo debe contarse a partir de la fecha de publicación del Aviso de Convocatoria y hasta el día en que vence el término para presentar ofertas en el respectivo Proceso de Contratación.

En conclusión, el presente proceso contractual no se encuentra cobijados acuerdos comerciales.

SANDRA MILENA SIERRA BETANCUR
Secretaria de Movilidad