ÁREA SOLICITANTE	DESPACHO ALCALDE
ORDENADOR DEL GASTO	LUZ DARY ROA PRADO - ALCALDESA MUNICIPAL DE EL CERRITO (V) CC No. 66.651.067
OBJETO	ACTUALIZACION DE LOS ESTUDIOS PARA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE PARA EL MUNICIPIO DE EL CERRITO – VALLE DEL CAUCA
MODALIDAD DE CONTRATACIÓN:	CONTRATO INTERADMINISTRATIVO
VALOR TOTAL DEL CONTRATO	CUATROCIENTOS SETENTA Y OCHO MILLONES NOVECIENTOS OCHENTA Y SIETE MIL TRESCIENTOS SETENTA Y UN PESOS MCTE ($478´987.361,00)
BIPIM	20217624800081
CERTIFICADO DE DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL (2022)	324,325,326,327 DE 18 DE MARZO DE 2022

1. ANALISIS DEL SECTOR

De conformidad con lo dispuesto en el Artículo 2.2.1.2.1.6.1 del Decreto1082 de 2015 y de la Guía para la Elaboración de Estudios de Sector (versión G-EES-02) expedida por la Agencia Nacional Colombia Compra Eficiente en los Procesos de Contratación directa, el análisis del sector depende del objeto del contrato y de las condiciones de idoneidad y experiencia que llevan a contratar a la persona natural o jurídica que está en condiciones de desarrollar dicho objeto.

APECTOS LEGALES

a) La Constitución Política entendida como norma suprema y fundamental de la que se desprende toda la normatividad jurídica aplicable en el territorio nacional, ha establecido como fin esencial del estado “servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes (…).”

b) Constitución Política Art 2º, 113 y 209

El cumplimiento de los fines citados genera para la Administración Municipal la necesidad de contar con recursos físicos y humanos adecuados, lo que a su turno busca generar una gestión pública eficiente y eficaz.

c) CONSTITUCIÓN POLÍTICA

"Artículo 219 Cuando dos o más municipios tengan relaciones económicas, sociales y físicas, que den al conjunto características de un área metropolitana, podrán organizarse como entidad administrativa encargada de programar y coordinar el desarrollo armónico e integrado del territorio colocado bajo su autoridad; racionalizar la prestación de los servicios públicos a cargo de quienes la integran y, si es el caso, prestar en común algunos de ellos y ejecutar obras de interés metropolitano. (...)"

El artículo 339 superior habla de la concertación entre entidades territoriales para elaborar y adoptar planes de desarrollo y así mismo la Carta Superior instituye que los municipios se podrán asociar para la prestación de los servicios públicos, disposición que fue desarrollada mediante los artículos 148 a 150 de la Ley 136 de 1994.

d) La Ley 136 de 1994 modificada y adicionada por la Ley 1551 de 2012, establecen que el municipio es la entidad territorial fundamental de la división político-administrativa del Estado, con autonomía política, fiscal y administrativa, dentro de los límites que señalen la Constitución y la ley y cuya finalidad es el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la

población en su respectivo territorio.

En ese sentido los Municipios, deben concretizar tal precepto constitucional a través de la adopción de planes y programas que garanticen además del mandato superior, el bienestar general y el mejoramiento continuo de la calidad de vida de la población en su respectivo territorio.

e) Ley 489 de 1998.
Artículo 4º establece que "(…) La función administrativa del Estado busca la satisfacción de las necesidades generales de todos los habitantes, de conformidad con los principios, finalidades y cometidos consagrados en la Constitución Política"

f) Artículo 108. Convenios de desempeño. La Nación y las entidades territoriales podrán condicionar la utilización y ejecución de recursos de sus respectivos presupuestos por parte de las entidades descentralizadas y sociedades de economía mixta, cuya situación financiera, de conformidad con la correspondiente evaluación por parte de los órganos de control interno, no permita cumplir de manera eficiente y eficaz su objeto propio".

g) **Ley 80 de 1993 modificada y adicionada por la Ley 1150 de 2007**, En la misma dirección el Artículo 3º de la Ley 80 de 1993, establece los Fines de la Contratación Estatal al decir: "Los servidores públicos tendrán en consideración que al celebrar contratos y con la ejecución de los mismos, las entidades buscan el cumplimiento de los fines estatales, la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados que colaboran con ellas en la consecución de dichos fines (…)."

h) El artículo 2 numeral 4 literal c de la ley 1150 de 2017 Inciso 1o. modificado por el artículo 92 de la Ley 1474 de 2011, se podrán celebrar Contratos interadministrativos, siempre que las obligaciones derivadas del mismo tengan relación directa con el objeto de la entidad ejecutora señalado en la ley o en sus reglamentos.

> *"Se exceptúan los contratos de obra, suministro, prestación de servicios de evaluación de conformidad respecto de las normas o reglamentos técnicos, encargos fiduciarios y fiducia pública cuando las instituciones de educación superior públicas o las Sociedades de Economía Mixta con participación mayoritaria del Estado, o las personas jurídicas sin ánimo de lucro conformadas por la asociación de entidades públicas, o las federaciones de entidades territoriales sean las ejecutoras. Estos contratos podrán ser ejecutados por las mismas, siempre que participen en procesos de licitación pública o contratación abreviada de acuerdo con lo dispuesto por los numerales 1 y 2 del presente artículo".*

i) LEY 1955 DE 2019 POR EL CUAL SE EXPIDE EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2018-2022 PACTO POR COLOMBIA, PACTO POR LA EQUIDAD.

j) ARTÍCULO 3. PACTOS DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO. Punto 3. Equidad. Como resultado final, el Plan busca la igualdad de oportunidades para todos, por medio de una política social moderna orientada a lograr la inclusión social y la inclusión productiva de los colombianos, y que se centra en las familias como los principales vehículos para la construcción de lazos de solidaridad y de tejido social.

k) Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, estableció que el Gobierno nacional en cabeza del DNP y del Ministerio del Interior, fortalecerán los Esquemas Asociativos Territoriales (EAT) reglamentando con ello la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial (LOOT) en lo referente a las figuras de asociatividad territorial.

Dicha intensión de fortalecimiento surge al concebir a los procesos asociativos no solo una estrategia para mejorar a manera en que se gestionan los recursos y se formulan las políticas públicas de municipios y departamentos, sino además una respuesta de los territorios ante la identificación de fenómenos territoriales que superan los límites administrativos y que deben ser analizados y tratados bajo una visión regional.

En ese sentido, los EAT se han convertido en actores estratégicos en el territorio, que resultan claves en el proceso de descentralización y es por eso que el PND 2018-2022 logró abrir el espectro de posibilidades a los municipios y departamentos para trabajar de forma colaborativa en torno a estrategias y proyectos dinamizadores del territorio, brindando con ello, las herramientas para la generación de recursos propios y fortaleciendo a los EAT en su capacidad de ejecutarlos eficientemente para adquirir así mayor autonomía y productividad.

l) De conformidad con el artículo 95 de la Ley 498 de 1998, “las entidades públicas podrán asociarse con el fin de cooperar en el cumplimiento de funciones administrativas o de prestar conjuntamente servicios que se hallen a su cargo, mediante la celebración de convenios o contratos interadministrativos o la conformación de personas jurídicas sin ánimo de lucro”.

m) Las Asociaciones de Municipios que se rigen por lo dispuesto en la Ley 136 de 1994, de las entidades públicas que se asocian a la luz de lo dispuesto en la Ley 489 de 1998 y para el efecto explica que mientras las Asociaciones de Municipios por su naturaleza jurídica de entidad pública, le son aplicables las disposiciones de esta índole, las Asociaciones entre Entidades Públicas, se sujetan a las disposiciones del Código Civil y a las normas que rigen las entidades de este género, tal como lo señaló la Corte Constitucional: Conforme a lo anterior, debe dejarse claro que la excepción contenida en el artículo 92 de la Ley 1474 de 2011 que subrogó el artículo 2, numeral 4 de la Ley 1150 de 2007, hace referencia a las asociaciones que se derivan de la Ley 489 de 1998 y no de las asociaciones de municipios a que se refiere la Ley 136 de 1994.

   Cuando la contratación que se requiera no corresponda a las excepciones para la contratación directa y que la entidad pública ejecutora, según su objeto social tenga la capacidad para celebrar el contrato, podrá ser suscrito, dando cumplimiento a las disposiciones contenidas en el Decreto 1082 de 2015.

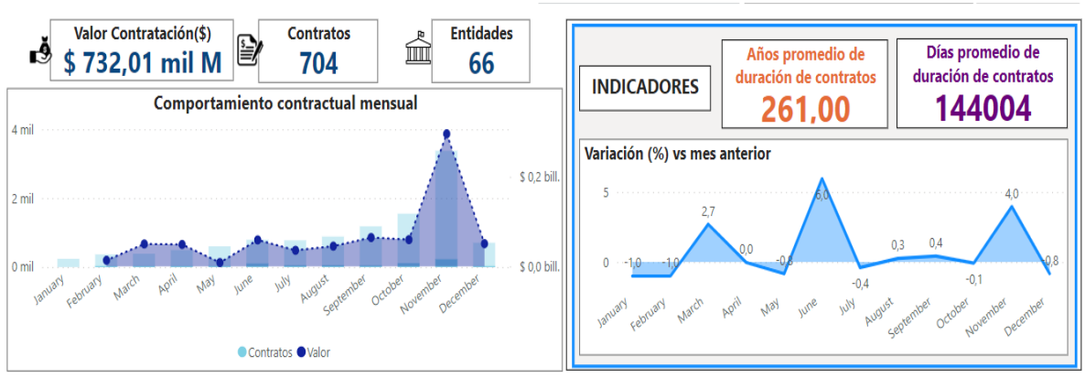
n) Que el artículo 9 de la Ley 1454 de 2011 "Por la cual se dictan normas orgánicas sobre ordenamiento territorial y se modifican otras disposiciones" establece que el Estado promoverá procesos asociativos entre entidades territoriales para la libre y voluntaria conformación de alianzas estratégicas que impulsen el desarrollo autónomo y autosostenible de las comunidades. Que constituyen Esquemas Asociativos Territoriales - EAT, conforme con lo establecido en el artículo 10 de la Ley 1454 de 2011, las regiones administrativas y de planificación, las regiones de planeación y gestión, las asociaciones de departamentos, las áreas metropolitanas, las asociaciones de distritos especiales, las provincias administrativas y de planificación y las asociaciones de municipios. Que la Corte Constitucional mediante la Sentencia C-1096 de 2001 señaló que "En el nivel territorial coexisten diferentes personas jurídicas de derecho público, las cuales obedecen a lógicas distintas de organización. Unas corresponden a la organización política del Estado (las entidades territoriales), algunas a la descentralización por servicios (entidades descentralizadas) y otras al resultado de la asociación entre entidades territoriales (...) y todas ellas cuentan con su propia personalidad jurídica, la cual apareja consigo el reconocimiento de autonomía administrativa, autoridades y patrimonio propios".

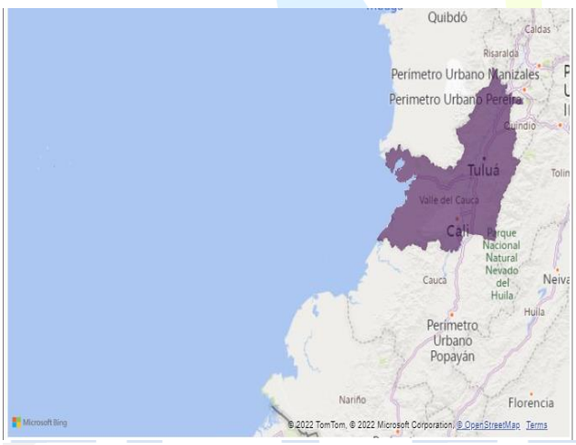
El artículo 7 de la Ley 1150 de 2007 establece que en los contratos interadministrativos las garantías no serán obligatorias.

En la contratación directa la exigencia de garantías establecidas en la Sección 3, que comprende los artículos 2.2.1.2.3.1.1 al 2.2.1.2.3.5.1.del presente decreto no es obligatoria y la justificación para exigirlas o no debe estar en los estudios y documentos previos**.**

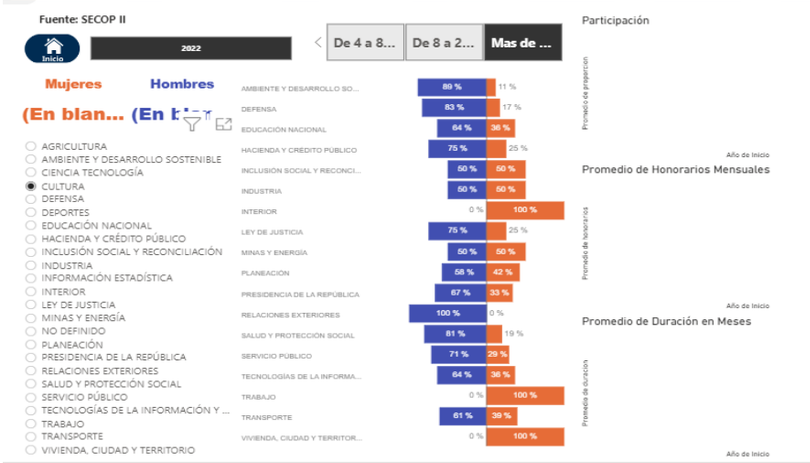
Artículo 2.2.1.2.1.4.5. No obligatoriedad de garantías.







Valle del Cauca	El Águila	6	$ 481.093.315,33
Antioquia	El Bagre	8	$ 5.448.717.716,00
Magdalena	El Banco	13	$ 2.105.054.722,00
Valle del Cauca	El Cairo	8	$ 640.587.216,00
Meta	El Calvario	13	$ 194.763.873,00
Norte de Santander	El Carmen	2	$ 403.393.316,00
Chocó	El Carmen de Atrato	2	$ 158.146.665,00
Bolívar	El Carmen de Bolívar	3	$ 2.112.336.578,00
Santander	El Carmen de Chucurí	14	$ 1.755.142.222,20
Antioquia	El Carmen de Viboral	50	$ 12.635.588.816,16
Meta	El Castillo	15	$ 1.503.954.076,00
Valle del Cauca	El Cerrito	10	$ 1.512.860.850,00
Nariño	El Charco	4	$ 1.980.811.719,00
Boyacá	El Cocuy	9	$ 230.192.650,00
Cundinamarca	El Colegio	4	$ 459.992.328,18
Cesar	El Copey	8	$ 1.388.338.891,17
Caquetá	El Doncello	14	$ 1.810.716.884,07
Meta	El Dorado	14	$ 1.534.422.908,95
Valle del Cauca	El Dovio	3	$ 380.529.526,00



ANÁLISIS ECONÓMICO

Análisis de precios históricos de contrataciones realizadas por otras entidades Durante vigencia anteriores; los cuales sirve de base para la estimación del presupuesto del siguiente contrato interadministrativo, junto con la solicitud de consultas realizadas por la entidad mediante cotizaciones realizas.

Nombre de la Entidad	Objeto a Contratar	Tipo de Contrato	Fecha de Firma del Contrato	ID Contrato	ID Proceso	Valor Contrato	URL Contrato
AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL	AUNAR ESFUERZOS PARA IMPLEMENTAR ESTRATEGIAS EN SEGURIDAD VIAL EN EL DEPARTAMENTO DE BOLIVAR CONFORME LAS ACCIONES DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEBIDAMENTE ADOPTADO O POR ADOPTAR PLASMADOS EN EL DOCUMENTO QUE EN ADELANTE SE DENOMINARÁ EL PROYECTO TENDIENTES A LA PREVENCIÓN REDUCCIÓN DE LA MORBILIDAD Y MORTALIDAD DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y A LA MITIGACIÓN DE LOS FACTORES DE RIESGO QUE GENERAN INCIDENTES DE TRÁNSITO	Otro Tipo de Contrato	2017 May 30 12:00:00 AM	CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No 0012017	17-12-6808314	1.500.000.000	https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=17-12-6808314
AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL	AUNAR ESFUERZOS PARA IMPLEMENTAR ESTRATEGIAS EN SEGURIDAD VIAL EN EL DISTRITO DE BARRANQUILLA CONFORME LAS ACCIONES DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEBIDAMENTE ADOPTADO PLASMADAS EN EL DOCUMENTO QUE EN ADELANTE SE DENOMINARÁ EL PROYECTO TENDIENTES A LA PREVENCIÓN REDUCCIÓN DE LA MORBILIDAD Y MORTALIDAD DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y A LA MITIGACIÓN DE LOS FACTORES DE RIESGO QUE GENERAN INCIDENTES DE TRÁNSITO	Otro Tipo de Contrato	2017 Jul 10 12:00:00 AM	CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No 0292017	18-12-8188348	1.150.000.000	https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=18-12-8188348
AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL	AUNAR ESFUERZOS PARA IMPLEMENTAR ESTRATEGIAS EN SEGURIDAD VIAL EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA CONFORME LAS ACCIONES DEL PLAN DEPARTAMENTAL DE SEGURIDAD VIAL DEBIDAMENTE ADOPTADO O POR ADOPTAR PLASMADAS EN EL DOCUMENTO QUE EN ADELANTE SE DENOMINARÁ EL PROYECTO TENDIENTES A LA PREVENCIÓN REDUCCIÓN DE LA MORBILIDAD Y MORTALIDAD DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y A LA MITIGACIÓN DE LOS FACTORES DE RIESGO QUE GENERAN INCIDENTES DE TRÁNSITO	Otro Tipo de Contrato	2017 May 30 12:00:00 AM	CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No 0092017	17-12-6808797	2.200.000.000	https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=17-12-6808797

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL	AUNAR ESFUERZOS PARA IMPLEMENTAR ESTRATEGIAS EN SEGURIDAD VIAL EN EL DEPARTAMENTO DE ARAUCA CONFORME LAS ACCIONES DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEBIDAMENTE ADOPTADO O POR ADOPTAR PLASMADAS EN EL DOCUMENTO QUE EN ADELANTE SE DENOMINARÁ EL PROYECTO TENDIENTES A LA PREVENCIÓN REDUCCIÓN DE LA MORBILIDAD Y MORTALIDAD DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y A LA MITIGACIÓN DE LOS FACTORES DE RIESGO QUE GENERAN INCIDENTES DE TRÁNSITO	Otro Tipo de Contrato	2017 May 30 12:00:00 AM	CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No 0062017	17-12-6808727	1.100.000.000	https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=17-12-6808727
AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL	AUNAR ESFUERZOS PARA IMPLEMENTAR ESTRATEGIAS EN SEGURIDAD VIAL EN EL DEPARTAMENTO DEL ATALANTICO CONFORME LAS ACCIONES DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEBIDAMENTE ADOPTADO O POR ADOPTAR PLASMADAS EN EL DOCUMENTO QUE EN ADELANTE SE DENOMINARÁ EL PROYECTO TENDIENTES A LA PREVENCIÓN REDUCCIÓN DE LA MORBILIDAD Y MORTALIDAD DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y A LA MITIGACIÓN DE LOS FACTORES DE RIESGO QUE GENERAN INCIDENTES DE TRÁNSITO	Otro Tipo de Contrato	2017 May 30 12:00:00 AM	CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No 0072017	17-12-7017441	1.300.000.000	https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=17-12-7017441
AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL	AUNAR ESFUERZOS PARA IMPLEMENTAR ESTRATEGIAS EN SEGURIDAD VIAL EN EL DEPARTAMENTO DE MAGDALENA CONFORME LAS ACCIONES DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL DEBIDAMENTE ADOPTADO O POR ADOPTAR PLASMADOS EN EL DOCUMENTO QUE EN ADELANTE SE DENOMINARÁ EL PROYECTO TENDIENTES A LA PREVENCIÓN REDUCCIÓN DE LA MORBILIDAD Y MORTALIDAD DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y A LA MITIGACIÓN DE LOS FACTORES DE RIESGO QUE GENERAN INCIDENTES DE TRÁNSITO	Otro Tipo de Contrato	2017 May 30 12:00:00 AM	CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No 0022017	17-12-6808550	1.300.000.000	https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=17-12-6808550
AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL	AUNAR ESFUERZOS PARA IMPLEMENTAR ESTRATEGIAS EN SEGURIDAD VIAL EN EL DISTRITO DE CARTAGENA CONFORME LOS LINEAMIENTOS DEL PLAN	Otro Tipo de Contrato	2017 Jun 02 12:00:00 AM	CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No 0182017	18-12-8128994	1.100.000.000	https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=18-12-8128994

	NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL PLASMADAS EN EL DOCUMENTO QUE EN ADELANTE SE DENOMINARÁ EL PROYECTO TENDIENTES A LA PREVENCIÓN REDUCCIÓN DE LA MORBILIDAD Y MORTALIDAD DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y A LA MITIGACIÓN DE LOS FACTORES DE RIESGO QUE GENERAN INCIDENTES DE TRÁNSITO						
AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL	AUNAR ESFUERZOS PARA IMPLEMENTAR ESTRATEGIAS EN SEGURIDAD VIAL EN EL DEPARTAMENTO DE CORDOBA CONFORME LAS ACCIONES DEL PLAN DEPARTAMENTAL DE SEGURIDAD VIAL DEBIDAMENTE ADOPTADO O POR ADOPTAR QUE EN ADELANTE SE DENOMINARÁ EL PROYECTO TENDIENTES A LA PREVENCIÓN REDUCCIÓN DE LA MORBILIDAD Y MORTALIDAD DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y A LA MITIGACIÓN DE LOS FACTORES DE RIESGO QUE GENERAN INCIDENTES DE TRÁNSITO	Otro Tipo de Contrato	2017 May 30 12:00:00 AM	CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No 0082017	17-12-6808757	1.100.000.000	https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=17-12-6808757

Nombre de la Entidad	**Estado del Proceso**	**Modalidad de Contratación**	**Objeto a Contratar**	**Tipo de Contrato**	**Fecha de Firma del Contrato**	**ID Contrato**	**Valor Contrato**	**Nom Raz Social Contratista**	**URL Contrato**
ALCALDÍA DE POPAYÁN	Modificado	Licitación pública	SUMINISTRAR EL PERSONAL EN MISIÓN EN EL MARCO DEL PROYECTO DENOMINADO PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD IMPLEMENTADO	Prestación de servicios	2021 Dec 28 12:00:00 AM	CO1.PCCNTR.3143129	1.464.810.733	ECHEVERRY PEREZ LTDA	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.2442896&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true
BOYACÁ ALCALDÍA MUNICIPIO DE TUNJA	Adjudicado	Concurso de Méritos Abierto	FORMULAR Y ESTRUCTURAR EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO VISION 20202040 Y REALIZAR LA ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA LEGAL Y FINANCIERA DEL	Consultoría	2021 Oct 20 12:00:00 AM	1051	2.699.888.588	ONSORCIO CS TUNJA 2021	https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=21-15-12322805

			SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO PARA EL MUNICIPIO DE TUNJA						
SANTANDER ALCALDÍA MUNICIPIO DE LEBRIJA	Celebrado	Concurso de Méritos Abierto	ELABORACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE LEBRIJA	Consultoría	2021 Nov 30 12:00:00 AM	5452021	119.900.651,02	TORRES ING SAS	https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=21-15-12465144

DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD

La Administración Municipal, está al servicio de los intereses generales de los habitantes del Municipio y se desarrolla con fundamentos en los principios de igualdad, imparcialidad, buena fe, eficacia, eficiencia, economía, celeridad, responsabilidad, transparencia, publicidad, contradicción, polivalencia e interdisciplinariedad; y lo anterior, sin perjuicio de la aplicación de los demás principios generales y especiales que rigen la actividad de la Administración Pública y de los servidores públicos.

La Administración Municipal de El Cerrito en ejecución de su programa de Gobierno ha diseñado una serie de estrategias, objetivos, y metas tendientes al cumplimiento de los planes y programas definidos en cada uno de los sectores de inversión y en el mismo funcionamiento de la entidad.
Acorde con ello ha diseñado objetivos que le permitan optimizar los recursos y generar un alto impacto social del Plan de Desarrollo Municipal para el periodo 2020 - 2023 denominado “JUNTOS POR EL PROGRESO”, considera de suma importancia dar cumplimiento a las orientaciones es necesario desarrollar e implementar el plan estratégico de seguridad vial, con el fin de reducir los accidentes de tránsito, disminuir los índices de muertes y discapacidad y generar una cultura de prevención y cuidado integral para todos los actores viales

la Organización Mundial de la Salud (OMS), ha señalado que todos los años cerca de 1.3 millones de personas mueren y otros 50 millones sufren traumatismos, estas cifras son consecuencia de accidentes en las vías. Y con base en las estadísticas se ha identificado que las muertes por accidentes de tránsito son la segunda causa de muertes en el país. Esta situación no es diferente de la identificada en el municipio de El Cerrito y en la región en general.

El impacto de estos hechos relacionados con el tráfico y sus consecuencias, ponen de manifiesto la necesidad de abordar este problema con políticas y acciones urgentes, concretas, medibles, y controlables.

Por ello, el principal objetivo de la administración Municipal es alcanzar una movilidad segura para todos los ciudadanos, propios y visitantes dado que el municipio es reconocido a nivel regional y nacional como un corredor turístico, por ello es imprescindible generar políticas públicas que permitan reducir las cifras de accidentalidad, generando los mecanismos y estrategias que promuevan una sana movilidad que redunden en una comunidad más segura a través de la gestión del riesgo programas de prevención que mitigar el impacto de los hechos asociados a la circulación vial.

En respuesta a esta problemática, surgió la ley 1503 de 2011, por la cual se promueve la formación de hábitos, actuaciones y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones, y la resolución 1565 de 6 de junio del 2014 en la que se expide la Guía metodológica para la elaboración del **Plan Estratégico de Seguridad Vial**.

El **Plan Estratégico** es un documento de contenido normativo y técnico que contiene acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar los actores viales, organizaciones o empresas del sector público o privado encaminadas a alcanzar la **seguridad vial** y optimizar el uso

de los recursos disponibles. El código nacional de tránsito establece la importancia de mantener este tipo de actuaciones conforme a lo establecido en las normas vigentes.

En cuanto a los fines del Estado, es pertinente indicar que los mismos, se encuentran consagrados en el artículo 2 de la Constitución Política de Colombia, el cual reza lo siguiente: *"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; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo"*. (Subrayado por fuera del texto original).

El artículo 311 de la Constitución Política de Colombia determina que: Al municipio como entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.

Resulta pertinente enfatizar, que en cumplimiento de lo establecido en el literal d, numeral 2o del artículo 91 de la Ley 136 de 1994 *'Por la cual se dictan normas tendientes a modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios"* son funciones del Alcalde Municipal dirigir la acción administrativa del Municipio, asegurar el cumplimiento de las funciones y de la prestación de los servicios a su cargo, representarlo judicial y extrajudicialmente, promover su mejoramiento y desarrollo bajo los principios rectores de la Administración Municipal.

Si bien el Estado se concibe como un solo centro de impulsión política, se reconoce la autonomía de las entidades territoriales, siendo fundamental, a fin de hacer presencia estatal a lo largo y ancho de todo el territorio, la adopción de algunas medidas administrativas legalmente establecidas; como lo es la descentralización, la delegación y la desconcentración administrativa.

De igual forma en el Artículo 113, se establece que los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines así: "Son Ramas del Poder Público, la legislativa, la ejecutiva, y la judicial. Además de los órganos que las integran existen otros, autónomos e independientes, para el cumplimiento de las demás funciones del Estado. Los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines".

El artículo 209 de la Constitución Política de Colombia consagra los principios de la función administrativa así: *"La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones (…)". Así mismo, en su inciso 2 dispone: "(…) Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado (...)".*

De otra parte, el artículo 6° de la Ley 489 de 1998, en concordancia con los principios establecidos en la Constitución Política de Colombia, dispone que, en virtud del principio de coordinación y colaboración, las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el fin de lograr los fines y cometidos estatales, y en consecuencia prestarán su colaboración a las demás entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones.

Que dentro del Plan de Desarrollo Municipal 2020-2023: *"Juntos por el Progreso",* línea estratégica 4, Desarrollo económico, sector Transporte Movilidad y Seguridad Vial se tiene como proyecto realizar el Plan Maestro de Movilidad articulado con el PBOT, con el fin de realizar un diagnóstico de la movilidad actual, que deberá comprender la caracterización general del municipio de El Cerrito, mediante información primaria y secundaria, análisis de PBOT vigente, entidades municipales, cámara de comercio, catastro, Instituto Geográfico Agustín Codazzi, que permita hacer una caracterización social, cultural, económica y política del municipio. Analizar e incorporar los estudios suministrados por la Administración Municipal, si los hubiere. La actualización de inventarios de infraestructura existentes para lo cual se tendrá en cuenta la infraestructura existente en cada uno de los modos de transporte (motorizados y activos). La realización de la actualización de la red vial, identificación de los nodos de actividad en el área urbana del municipio, inventario de estacionamientos legales e ilegales fuera y dentro de la vía pública, estudios de transporte donde se cuantificara la movilización de pasajeros, oferta existente de transporte público colectivo, y caracterización y análisis del transporte de carga en el punto de acceso al municipio, los estudios de

transporte para el análisis de demanda y oferta de los diferentes modos de transporte, estudios de tránsito para el análisis del comportamiento del tránsito y sus variables, la realización de aforos vehiculares, estudios de infraestructura urbana donde se estructuraran y articularan las redes de infraestructura y espacio público con las diferentes redes de transporte, diagnóstico de la situación actual como oferta del transporte, el transito que comprenderá los volúmenes, velocidades, semáforos, señalización y las características de la infraestructura vial, con todo el análisis se debe generar un diagnóstico objetivo, en donde se identificaran los principales problemas que afectan la movilidad y permitirán conocer y cuantificar las deficiencias para ser corregidas dentro de las políticas, estrategias, programas y proyectos que se estructuren dentro del estudio.

Que en la Guía Metodológica de Movilidad[1], se encuentra que "Un plan de movilidad es un instrumento de planificación que busca promover e implantar formas de movilizarse en la ciudad que sean incluyentes, asequibles, accesibles, seguras, compatibles con el medio ambiente, que promuevan la salud pública, que hagan cada día más competitiva y productiva a la ciudad, que permitan una relación eficiente con su región circundante, el país y el mundo y que promueva un ordenamiento territorial acorde con los mismos objetivos. Este instrumento debe ser útil para desarrollar acciones concretas a través de la formulación de programas y proyectos en el corto, mediano y largo plazo."

Que se encuentra explícito en la Ley 1083 de 2006, lo siguiente: Artículo 2: "… Los Planes de Movilidad deberán: Identificar los componentes relacionados con la movilidad que estén en el plan de Ordenamiento territorial tales como: Sistemas de transporte público, estructura vial, red de ciclo rutas, red peatonal y modos alternativos de transporte; 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 ciclo rutas 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. La articulación de la red peatonal con los distintos modos de transporte deberá diseñarse de acuerdo con las normas vigentes de accesibilidad.

Un Plan de Movilidad Sostenible debe comenzar por establecer las principales características demográficas del municipio, lo cual implica definir el punto de referencia adecuado según la clasificación establecida mediante el artículo 9º de la Ley 388 de 1977 y relacionarlo con su correspondiente Plan de Ordenamiento, lo cual permitirá dimensionar la gestión que debe ser puesta en marcha para lograr éxito en la formulación de los respectivos proyectos de inversión pública, como lo son las infraestructuras del transporte.

Este instrumento de planificación urbana y territorial tiene como propósito principal el proponer intervenciones que permitan generar condiciones de movilidad sostenible, teniendo en cuenta los sistemas de transporte disponibles, tanto públicos como privados, activos o automotores, todo esto mediante la aplicación de un proceso metodológico concreto, sencillo, lógico y ejecutable que propenda por el mejoramiento de las condiciones de movilidad dentro de la cabecera municipal y entre ésta y las áreas rurales del municipio.

Así mismo, se configura como una herramienta e instrumento de planeación para la formulación de proyectos y priorización de inversiones, que permitan la integración de las redes de infraestructuras del transporte que sirvan a los intereses propios de la población del municipio y mejores las condiciones de movilidad. Por otra parte, este instrumento le permitirá al municipio identificar concretamente, la forma de gestionar recursos para la inversión en la transformación de dichas condiciones de movilidad, siendo necesario que la consultoría genere un documento que responda a las especialidades y particularidades del municipio de El Cerrito, ajustándose a su PBOT vigente, considerando las características de su infraestructura y la disponibilidad de recursos.

La conformación urbanística de El Cerrito (Ver Figura 1) responde a una planificación donde la red de infraestructura vial que es usada tanto por el transporte privado automotor como por el transporte público y activo, a lo anterior se debe sumar que su emplazamiento geográfico, la convierte en una ciudad con características bastante particulares y cerca de un paso obligado de flujos vehiculares de importancia regional y nacional.

[1] Asistencia técnica a ciudades menores de 600.000 habitantes en la formulación, adopción, implementación y/o seguimiento del Plan de Movilidad. Producto Final. Contrato de Prestación de Servicios de Consultoría No. 2071275 Financiado por el BIRF. Febrero 2008. Pág.14.

Ahora bien, tomando una de las definiciones presentadas en la Guía Metodológica de Movilidad, se encuentra que “Un plan de movilidad es un instrumento de planificación que busca promover e implantar formas de movilizarse en la ciudad que sean incluyentes, asequibles, accesibles, seguras, compatibles con el medio ambiente, que promuevan la salud pública, que hagan cada día más competitiva y productiva a la ciudad, que permitan una relación eficiente con su región circundante, el país y el mundo y que promueva un ordenamiento territorial acorde con los mismos objetivos. Este instrumento debe ser útil para desarrollar acciones concretas a través de la formulación de programas y proyectos en el corto, mediano y largo plazo.”

Actualmente, el Municipio de El Cerrito, no ha adoptado por Decreto un Plan de Movilidad específico, debiendo ser necesario abordar cada una de las etapas metodológicas identificadas para llevar a cabo este tipo de proyectos de consultoría, debiendo tenerse en cuenta la visión de crecimiento de la actual administración, lo cual es fundamental para el desarrollo de la consultoría. Se tiene entonces que se buscaría potenciar, a través de un adecuado Plan de Movilidad Sostenible, todas las oportunidades presenten en el municipio de El Cerrito, para el desarrollo económico y social del mismo, de tal forma que se logre una disminución de las brechas sociales mediante una adecuada convivencia y bienestar de la comunidad.

Que el presente contrato interadministrativo se celebra en cumplimiento a lo ordenado por la ley 1150 de 2007 articulo 2 numeral 4 literal c, modificado por el artículo 92 de la Ley 1474 de 2011, que establece “Contratos interadministrativos, siempre que las obligaciones derivadas del mismo tengan relación directa con el objeto de la entidad ejecutora señalado en la ley o en sus reglamentos (…)”, y en concordancia con el artículo 73 y 76 del Decreto 1510 de 2013**.**

Que la ley 1150 de 2007 articulo 2 numeral 4 literal c, Inciso 2o. modificado por el artículo 95 de la Ley 1474 de 2011, establece “En aquellos eventos en que el régimen aplicable a la contratación de la entidad ejecutora no sea el de la Ley 80 de 1993, **la ejecución de dichos contratos estará en todo caso sometida a esta ley**, salvo que la entidad ejecutora desarrolle su actividad en competencia con el sector privado o cuando la ejecución del contrato interadministrativo tenga relación directa con el desarrollo de su actividad. (…) *(Negrillas subrayas fuera de texto).*

El Municipio de El Cerrito,-Valle del Cauca busca a través de programas y proyectos en el área de desempeño, continuar con las adecuaciones de la infraestructura municipal, propendiendo por el desarrollo armónico del Municipio, potencializando sus recursos físicos, humanos, financieros y tecnológicos, para contribuir al logro de los objetivos, para el cumplimiento del Plan De Desarrollo, el cual fue aprobado mediante el Acuerdo Municipal No. 006 de 30 de Junio 2020 “Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Municipal 2020 – 2023 “JUNTOS POR EL PROGRESO”, dentro del cual está contemplada la línea estratégica crear el plan de movilidad y seguridad vial y en esta línea estratégica se encuentra el sector TRANSPORTE Programa infraestructura red vial: Hacia una Infraestructura moderna y eficiente con el Objetivo: El municipio mejora paulatinamente la infraestructura de manera eficiente para el desarrollo territorial; el cual se enmarca el proyecto denominado: “formulación y seguimiento del plan de movilidad_” con- COD. BPIN Nº 2021762480081-20217624800081-2021762480081-2 y con el fin de garantizar el cumplimiento de los fines de estado, la función administrativa debe desarrollarse con fundamento en los principios ya citados, cuyo cabal cumplimiento constituye mecanismo idóneo, en cuanto permite definir los objetivos y metas de la acción estatal, y definir las prioridades en el uso de los recursos públicos, en cumplimiento de los cometidos estatales de buscar el bienestar general de la comunidad.

En virtud de la celebración del presente contrato interadministrativo la entidad tiene como objetivo: “DESARROLLAR LOS ESTUDIOS PARA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE PARA EL MUNICIPIO DE EL CERRITO – VALLE DEL CAUCA.”

La necesidad de celebrar el presente contrato interadministrativo se desprende de los proyectos de inversión radicados en el banco de programas y proyectos municipal, detallados a continuación:

Nº ORD	**CODIGO BPIN**	**NOMBRE**
1.	2021762480081-20217624800081-2021762480081-2	formulación y seguimiento del plan de movilidad

1. OBJETO

"DESARROLLAR LOS ESTUDIOS PARA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE PARA EL MUNICIPIO DE EL CERRITO – VALLE DEL CAUCA."

1.1. CLASIFICADOR DE BIENES Y SERVICIOS

El servicio objeto del presente proceso de selección está codificado en el clasificador de bienes y servicios UNSPSC hasta el tercer nivel como se indica a continuación:

Régimen de Contratación	Estatuto General de Contratación
Grupo	[F] Servicios
Segmento	[80] Servicios de Gestion, Servicios Profesionales de Empresa y Servicios Administrativos
Familia	[8010] Servicios de asesoría de gestión
Clase	[801015] Servicios de consultoría de negocios y administración corporativa

Régimen de Contratación	Estatuto General de Contratación
Grupo	[F] Servicios
Segmento	[80] Servicios de Gestión, Servicios Profesionales de Empresa y Servicios Administrativos
Familia	[8010] Servicios de asesoría de gestión
Clase	[801016] gerencia de proyectos

Régimen de Contratación	Estatuto General de Contratación
Grupo	[F] Servicios
Segmento	[81] servicios basados en ingeniería, investigación y tecnologia
Familia	[8110] servicios profesionales de ingeniería y arquitectura
Clase	[811022] ingeniería de transporte

¿HACE PARTE DEL PLAN ANUAL DE ADQUISICIONES (PAA) Y ESTAN EN EL CLASIFICADOR DE BIENES Y SERVICIOS

Si __X___ No _____

1.2. ALCANCE DEL CONTRATO INTERADMINISTRATIVO

Se pretende la actualización del Plan Maestro de Movilidad y Espacio Público visión de 20 años, analizando aspectos como la Estructuración Técnica, reajuste legal y Financiero del Sistema Estratégico de Transporte Público para el Municipio de El Cerrito, con el fin de redefinir y fijar mejoras en las condición en que el desarrollo del Municipio genere de manera continua espacios públicos sostenibles y de calidad, y contar con la infraestructura adecuada para la movilidad de los ciudadanos, para el mejor y mayor acceso al transporte público, con el apoyo de tecnologías para mejorar la prestación, la gestión, el control del servicio y la información al usuario, y así mismo, lograr el fortalecimiento institucional, y de esta manera, ofrecer un servicio de calidad a los ciudadanos incentivando el uso del transporte público y optimizar el aprovechamiento del espacio público.

Es así como el principal alcance que se tiene es la contribución al mejoramiento del nivel de vida de la población y económicamente al desarrollo del mercado interno, como lo evidencia los indicadores de crecimiento y el desarrollo económico sostenidos a nivel nacional por otras entidades que han implementado el plan maestro de movilidad, teniendo en cuenta que el sector transporte es cuarto sector con mayor tasa crecimiento de la economía colombiana.

Para lograr lo anterior, se requiere por parte del contratista lo siguiente:

PRODUCTOS OBJETO DEL PRESENTE CONVENIO:

Con relación a los intereses expuestos por la Administración Municipal, la presente propuesta se estructura en cinco fases:

FASE TRANSVERSAL PARTICIPACIÓN CIUDADANA. Se considera que la participación ciudadana es vital para implementar un Plan Maestro de Movilidad seguro y Sostenible exitoso. Los procesos de convocatoria para la participación pública en la formulación, adopción, implementación y/o seguimiento del plan de movilidad, deben ser apoyados por la Administración Municipal en lo concerniente a permisos para la respectiva divulgación y logística necesaria para realizarles. La fase de participación ciudadana se plantea como una actividad transversal que se ejecutara simultáneamente con el desarrollo de las otras fases. Esta fase se compone de las siguientes etapas: **a)** Identificación de actores relacionados con la movilidad, tanto colectivos, como ciudadanos claves en cada comunidad que estén movilizando ideas y generando acciones entorno a la movilidad. **b)** Visualización interactiva de las posibilidades de transporte sostenible antes y después del Plan Maestro de Movilidad, desde un punto de vista propositivo de la comunidad hacia su ciudad. **c)** Crear unos indicadores con los diferentes actores de la movilidad, sobre los problemas, oportunidades e ideas para mejorar ésta; por ejemplo, invitar a los ciudadanos a que identifiquen los problemas en sus barrios entorno a la movilidad -desde un hueco en la vía hasta la deficiencia de espacios para el peatón. Luego, se utilizarían éstos insumos para ser analizados como propuestas ciudadanas en el documento técnico. **d)** Recoger las mejores ideas de la comunidad para proponer intervenciones urbanas (urbanismo táctico) en puntos estratégicos de la ciudad, así como comenzar con la implementación de ideas como #BicisPorLaVida y #ReyPeatón en el contexto local para convocar a los ciudadanos a que le regalen a su ciudad un nuevo espacio o imaginario sobre la movilidad. **e)** La estrategia de comunicaciones incluirá acciones mediante las cuales se pueda llegar a todos los segmentos de la población.

FASE 1. DIAGNOSTICO**.** El proceso de complementación y recopilación de información que permita dar un diagnóstico de las condiciones de movilidad urbana, debe hacerse a partir de información primaria (información de campo) y complementarla con información secundaria (información existente), el diagnóstico permitirá identificar los principales problemas que afectan la movilidad, así como conocer y cuantificar las deficiencias que deberán ser corregidas dentro de las políticas, estrategias, programas y proyectos que se estructuren dentro del estudio. Esta fase se compone de las siguientes etapas: **a)** Caracterización general del municipio: Mediante Información secundaria, PBOT, entidades municipales, cámara de comercio, universidades, catastro, se elaborará un diagnóstico general que permita hacer una caracterización territorial, social, cultural, económica y política del Municipio de El Cerrito en su contexto regional. Se hará la evaluación y revisión del Plan Básico de Ordenamiento Territorial vigente a la fecha de suscripción del contrato interadministrativo, en lo concerniente con los aspectos relacionados con la movilidad y características demográficas principales, composición poblacional, número de hogares, número de personas por vivienda y actividad económica. Se analizarán e incorporarán a este proceso los estudios suministrados por la Administración Municipal existentes si los hubiere, a la fecha de la firma del contrato interadministrativo. Estudios sobre el tema de movilidad, posteriores a la fecha de firma del contrato interadministrativo, no serán tenidos en cuenta dentro de la formulación del Plan Maestro de Movilidad Segura y Sostenible. Si la Administración Municipal inicia estudios sobre el PBOT en otras instancias, podrá dar lugar a modificaciones del siguiente contrato interadministrativo en términos de alcance, plazo y costos, con el fin de que los planes se integren, de considerarse oportuno y conveniente por parte de la administración municipal. **b)** Estudio de la estructura urbana: Se estructurarán y articularán las redes de infraestructura y espacio público con las diferentes redes de transporte y corredores de movilidad identificados; se analizará la estructura de ocupación del territorio por actividad económica, y residencial y su relación con los patrones de movilidad existentes.

Flujo de bienes y servicios desde la región e interurbano. Marco regulatorio que rige el transporte en la región y el municipio, buscando conformar un panorama institucional asociado con la planeación, operación y control del transporte y sus infraestructuras. Todo lo anterior, a partir a partir de la información suministrada por la Administración Municipal. **c)** Inventario de infraestructuras del transporte: Se realizará el inventario vial del municipio de El Cerrito, para lo cual se debe tener en cuenta la infraestructura existente de cada uno de los modos de transporte (Motorizados y Activos). El inventario se realizará con el nivel de precisión suficiente para la etapa de planificación de la movilidad que se desarrollaría dentro del estudio. La importancia de este trabajo dentro del estudio radica en el momento de la toma de decisiones dentro del aspecto de oferta de infraestructura vial existente, la cual se contrasta con las necesidades de movilización que actualmente se estén ofreciendo. Se realizará la actualización de la red vial en el Sistema de Información geográfico, mediante el uso de equipos GPS que permitan tener una adecuada precisión de la posición geográfica de toda la infraestructura del transporte existente. Se identificarán los nodos de actividad en el área urbana del municipio de El Cerrito, según los lineamientos expuestos en la Guía metodológica, definiéndose nodos de actividad en diversas escalas (internacional, nacional, regional y local), los cuales serán base fundamental para la formulación del Plan Maestro de Movilidad Segura y Sostenible. Este inventario se complementará con el inventario de estacionamientos legales e ilegales fuera y dentro de la vía pública, lo cual definirá la línea base para la definición del Plan Maestro de Parqueaderos de la fase de formulación. **d)** Operatividad de modos de transporte: Dentro de los estudios de la movilidad urbana, se deben evaluar los indicadores del comportamiento operacional de cada uno de los modos (Motorizados y Activos), permitiendo con ello obtener un diagnóstico amplio sobre las necesidades de movilización del municipio de El Cerrito. Se evalúan las características operacionales de todos los modos de transporte que existen en el municipio; se tomarán datos de velocidad de operación en más del 30% de los arcos que componen la red vial, mediante equipos GPS o radares, con el fin de realizar el estudio de tiempos de recorrido que permitan determinar los requerimientos de accesibilidad territorial urbana. Se estudiaran los diferentes modos de transporte por separado. Así mismo, se cuantificará la movilización de pasajeros, oferta existente de transporte público colectivo, oferta de transporte especial y caracterización y análisis del transporte de carga. **e)** Estudios de Tránsito: Se analizará el comportamiento del tránsito y sus variables principales, tanto desde el punto de vista de transporte automotor como activo (peatonal y bicicletas). Se realizarán aforos vehiculares en tres estaciones maestras, de las cuales una tendrá toma de datos las 24 horas, las otras, durante 14 horas, a lo largo de tres días, dos laborales y uno no laboral (Martes o Jueves, viernes y sábado); aforos en seis estaciones secundarias, durante seis horas consecutivas, que abarquen la hora pico de movilidad; aforos peatonales en como mínimo cinco secciones transversales de interés; estudio de ocupación vehicular; estudio de accidentalidad (a partir de información secundaria existente). **f)** Accesibilidad Territorial: La metodología de análisis mediante la aplicación de accesibilidad geográfica, está relacionada con la generación de un modelo de oferta del transporte que mide el potencial de oportunidades de interacción que poseen los individuos en una región. En este caso se utilizaría la accesibilidad basada en infraestructura debido a que usa la red de infraestructura del transporte y sus características operativas representadas a través de la velocidad de operación para determinar su calidad cómo representación pura de la oferta del transporte. Se realizara un análisis detallado de la direccionalidad vial actual, es decir, se calculan las condiciones de accesibilidad actual a partir del conocimiento detallado de los sentidos viales; luego se analiza el impacto detallado que tendría el proponer modificación de los sentidos viales en diferentes sectores del municipio, con el fin de poder tomar decisiones cuantitativas y objetivas en relación con la propuesta de re-direccionamiento. Para ello se proponen un mínimo de cinco propuestas de análisis y un máximo de 10 propuestas de análisis. **g)** Matriz Origen - Destino (O y D): Se debe planificar el instrumento de toma de información (encuestas domiciliarias), la información recopilada será procesada y expandida adecuadamente, con lo cual se construirá la matriz O y D actual, obteniendo así una cuantificación de las necesidades de movilización actuales desagregadas por zonas, propósitos y modos utilizados y estructurada para las diferentes horas del día, etc. Esta información es pieza clave y fundamental en el proceso de Modelación de los diferentes modos de Transporte, con el fin de plantear alternativas de mejoramiento de las condiciones de movilidad urbana. Distribución geográfica de los viajes: Análisis de la demanda de desplazamiento en cuanto a deseos de movilidad, demanda en corredores, demanda en modos de transporte y su distribución geoespacial a lo largo y ancho del municipio con el fin de identificar los corredores de movilidad que más cargan y poder realizar propuestas de redistribución de dichas cargas de viajes según modo de transporte, buscando la maximización del uso de la malla vial del municipio. Sectores atractores y generadores de viajes: Se realiza a partir de los resultados de la matriz O y D y su relación con puntos o sectores emblemáticos y estratégicos del municipio, los cuales deben ser atendidos de

forma especial desde el punto de vista de movilidad con el fin de mitigar los problemas de acceso que se identifican desde y hacia dichos equipamientos o zonas.

***FASE 2. LINEAMIENTOS*.** Políticas, Objetivos, Alcances y Articulación con el PBOT: Se debe realizar un diagnóstico del componente institucional en aspectos relacionados con la planificación, gestión, financiación, operación y mantenimiento; se identificarán complementariamente, los proyectos de movilidad y de transporte y las instituciones responsables, susceptibles de implementarse en el corto, mediano y largo plazo a partir de información oficial disponible en los PBOTs, planes nacionales modales y planes departamentales. Se realiza una revisión de las políticas del Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT) vigente, en lo que hace referencia a estacionamiento y autorizaciones de usos de suelo de establecimientos generadores de viajes. Sobre cada uno de los modos de transporte, se desarrollarán políticas y propuestas de proyectos que involucren el manejo que se dará a cada modo, articulado con las alternativas que se desarrollen para el Transporte Público Colectivo y el transporte no motorizado, permitiendo una integración entre modos, que permita desarrollar un esquema de movilidad integral dentro de la ciudad. Se formulan las bases de políticas para la conformación de un sistema integrado, seguro y sostenible de transporte en su componente físico–funcional, operacional y de gestión asociado al escenario futuro previsto. Dichas bases deben orientar la conformación de una red físico–funcional que soporte la visión de desarrollo futuro del Municipio de El Cerrito asociada al modelo de ocupación territorial, dando coherencia y unidad al territorio y a la estructura productiva.

***FASE 3. FORMULACION*.** La etapa de Formulación del Plan Maestro de Movilidad Segura y Sostenible se realizará en concordancia con la Leyes y las normas que a la fecha están expedidas en la materia. Tener concluidas las anteriores fases es un aspecto fundamental, ya que se configuran como la base sólida de la cual se desprenden las propuestas de intervención y/o modificación de las infraestructuras y modos de transporte actuales. Esta fase se compone de dos etapas: **a)** Proyectos de Infraestructura: Se realiza el análisis de posibilidad de inserción de modos de transporte sostenible, desde el punto de vista cuantitativo y teniendo en cuenta la situación de movilidad actual; así mismo, se lleva a cabo todo el proceso de calibración del modelo y modelación de las diferentes redes de transporte que han sido identificadas en el municipio de El Cerrito. Se cuantifica y cualifica, a partir de la información tomada en campo, la demanda de transporte futura, de tal manera que permita la formulación de proyectos concretos de intervención para un desarrollo integrado del sistema de transporte (teniendo en cuenta todos los modos de transporte en forma separada) el cual debe tener la capacidad de satisfacer, en forma equilibrada la demanda de movilidad de distintas áreas, y paralelamente favorecer un modelo territorial deseable con criterios ambientales y de accesibilidad sostenibles. Se evalúan las propuestas de Zonas sin tráfico y las propuestas de zonas de emisiones bajas. **b)** Proyectos de Control y Gestión: Se realiza la propuesta de plan de estacionamientos, zonas azules, zonas de carga y descarga, semaforización, propuesta de señalización vertical y horizontal, y en general todo lo relacionado con la gestión y control de la movilidad, teniendo en cuenta de forma puntual el análisis de los sitios críticos de accidentalidad identificados.

FASE 4. GESTIÓN Y FINANCIACIÓN. Al finalizar las anteriores etapas es necesario realizar la planeación y programación en el tiempo de todas las actividades que pondrían en marcha todos los proyectos evaluados. Es importante el haber establecido e identificado la población beneficiaria dados los proyectos propuestos. En esta etapa se exploran cuáles son las instituciones que podrían llegar a financiar y/o cofinanciar los proyectos propuestos, tanto de nivel departamental como nacional. Así mismo, luego de un análisis de priorización de infraestructuras, se consignarán en los formatos de proyectos solicitados por la entidad o entidades con las que se pretenden gestionar los recursos. . **Productos por entregar. Producto 1:** Estructuración del Plan Maestro de Movilidad Segura y Sostenible para el municipio en sus diferentes modos, con lo cual se procedería a comenzar a establecer los programas de implantación dentro de cada periodo de tiempo (corto, mediano y largo plazo), así como las propuestas de gestión y financiación de los proyectos. Este documento se estructura en el marco de las cuatro fases metodológicas presentadas con anterioridad y en el cual se podrían identificar todos y cada uno de los componentes de las mismas. **Producto 2:** Documento con toda la información recopilada en medio magnético en los diferentes programas utilizados (Hojas Electrónicas, SIG, AutoCAD, TransCad, etc.) y los diferentes modelos utilizados y calibrados de los escenarios evaluados; se incluirá el censo georreferenciado y caracterización de la señalética requerida definiendo sus características técnicas y cantidades requeridas (Plan Local de Seguridad

Vial PLSV). **Producto 3.** Borrador de Decreto de adopción del Plan Maestro de Movilidad Segura y Sostenible, para la adopción por parte de la administración municipal. **Producto 4.** Versión Ejecutiva en formato Power Point o similares, para la difusión y socialización del Plan Maestro de Movilidad Segura y Sostenible. **Producto 5.** Documento en el que se plasme la actualización del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)de la Alcaldía Municipal El Cerrito, en el cual se puedan incluir los ajustes y requerimientos técnicos definidos en el Decreto 1252 de 2021; cuyo diseño esté de conformidad con lo establecido en la Metodología de Diseño, Implementación y Verificación que expida el Ministerio de Transporte.

INFORME FINAL: El Informe Final se entregará en original y 2 copias en medios físico y magnético, se presentarán en carpetas debidamente marcadas por las portadas y contraportadas. Así mismo, los CD's estarán marcados con stickers. Los documentos contendrán tablas de contenido, índice de tablas, figuras, planos y fotografías, las hojas de los informes se entregarán rotuladas y paginadas.

ASPECTOS TECNICOS

REQUISITOS DE LA CAPACIDAD TÉCNICA

El proponente es libre de proveer o vincular el personal que requiera para la ejecución del objeto del contrato, de acuerdo con la organización que adopte para tal efecto. Sin embargo, deberá garantizar un equipo de trabajo mínimo, que permita la adecuada ejecución del objeto del contrato, así:

El proponente es libre de proveer o vincular el personal que requiera para la ejecución del objeto del contrato, de acuerdo con la organización que adopte para tal efecto. Sin embargo, deberá garantizar un equipo de trabajo mínimo, que permita la adecuada ejecución del objeto del contrato, así:

PERFILES PERSONAL PROFESIONAL Y DE APOYO

Director del Proyecto: Luis Eduardo Rodríguez Castro

- Ingeniero en Vías y Transportes
- Especialista en Gerencia de Proyectos
- Curso ISO – 9000 Fundamentos del sistema de Gestión de la Calidad
- Curso Auditor Interno en Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial – ISO 39001 - 2014
- Experiencia en el diseño Geométrico vial, así como todo tipo de cálculos y manipulaciones matemáticas aplicables en problemas de ingeniería.
- Experiencia en el manejo la realización de planes de movilidad.

Profesional en el Área Seguridad Vial – Tránsito y Transporte: Kelvyn David Cordero Arrieta

- Administrador De Empresas
- Profesional en Gestión de la Seguridad y Salud Laboral (Est.)
- Técnico en Seguridad Vial
- Técnico laboral por competencias en tránsito y seguridad vial
- Curso Auditor ISO 39001
- Curso Competencias ciudadanas en seguridad vial
- Instructor de Manejo
- Experiencia en elaboración de planes estratégicos de seguridad vial, planes locales de seguridad vial y planes de movilidad.

Profesional en el Área Jurídica: Gladys Hernández Montoya

- Abogada
- Especialista en Alta Gerencia de la Universidad Santo Tomas de Santa Fe de Bogotá,

próxima a graduarse como Especialista en Derecho Laboral y Seguridad Social.
- Estudios complementarios en Tránsito, Movilidad y Seguridad.
- Amplia experiencia en el sector público y privado, como:
  - Directora Jurídica de ISS Quindío
  - Secretaria Departamental de Transito y Movilidad.
  - Vicepresidente de Transito en MVC
  - Secretaria Administrativa de Calarcá
  - Secretaria de Gobierno de Calarcá.
  - Alcaldesa encargada más o menos 5 o 6 veces.
  - Subdirectora del comité de autoridades de transito de Colombia.

Profesional en el Área Psicosocial: Mabel Amanda Garaviz Silva

- Profesional en Psicología
- Gerente de COMTTRASEC S.A.S., empresa con experiencia en la elaboración de de planes estratégicos de seguridad vial, planes locales de seguridad vial y planes de movilidad.
- Diplomado en Acompañamiento Psicosocial en Escenarios de Violencia; Neuro-psicopedagogía infantil y en Psicología infantil.
- Amplia experiencia como Coordinadora de Campo en la Multinacional MVC; Modernización Vial de Colombia, en el área de Tránsito transporte y seguridad vial, logística, operativa y comercial.
- Adicionalmente realizó acompañamiento en la creación de asociaciones de Municipios y como asesora en la Creación de organismos de Tránsito.
- Se destacó como Gerente Comercial de la Asociación de Municipios “Asoatrato”.
- Participo en el 3° Congreso Nacional de Autoridades Territoriales de tránsito, transporte y movilidad.
- Participó en el 1° seminario de Psicología Clínica y de la Salud.

Profesional en el Área Educación: María Ignacia Perdomo Cubillos

- Licenciada en Biología y Química – Universidad Santiago de Cali
- Especialista en Pedagogía de la Lúdica – Fundación Universitaria Los Libertadores
- Especialista en Legislación y Política Educativa – Fundación Universidad Autónoma de Colombia
- Diplomado Liderazgo Directivos Docentes – Universidad Católica de Manizales
- Diplomado en Educación Inclusiva – Universidad de Manizales
- Diplomado en Competencias Educativas – Universidad Santo Tomás
- Directiva Docente – Coordinadora. Alcaldía de Palmira
- Rectora en Encargo Oficial y Rectora de Institución Educativa privada
- Asesora Pedagógica y Administrativa – Alcaldía de Florencia: Plan de Desarrollo y Plan de Educación, Proyectos Educativos y Sociales, Plan de Modernización de la Secretaría de Educación, entre otros
- Asesora Pedagógica, Administrativa en diferentes instituciones educativas privadas y oficiales
- Elaboración Plan de seguridad vial en la IETI Humberto Raffo Rivera y Liceo La Enseñanza, capacitación a docentes.
- Asesoría en tesis, monografías, ensayos

Profesional en el Área de Salud:

Alexandra Patricia Arteaga Andrade
- Médico General R.M 23-0885-2010.
- Especialista En Seguridad Y Salud En El Trabajo

Kimberly Dayana Galvis Perdomo

- Médico General R.M. 1112968248
- Cursos:
  - Atención en salud integral para víctimas de violencia sexual
  - Fundamentos de reanimación
  - Reanimación Cardiopulmonar y atención
  - Cardiovascular de emergencia
  - Soporte vital básico y avanzado
  - Medicina legal y Ciencias forenses

Personal Técnico

Pedro Calixto Hernández Jiménez

- Técnico Profesional en Seguridad Vial - Escuela de Seguridad Vial de Policía de Carreteras
- Formador de Formadores - Escuela de Seguridad Vial de Policía de Carreteras
- Diplomado en Auditorias Viales – Universidad de los Andes
- Diplomado en Seguridad Vial, Ingeniería de Vías y Auditoría en el Plan Estratégico de Seguridad Vial – Universidad del Bosque

Personal Administrativo – Auxiliares

Personal de Logística – Trabajo de campo

El adjudicatario del Contrato deberá vincular o contratar el personal propuesto en su oferta, so pena de incumplimiento del Contrato. Durante la ejecución del contrato, el Contratista sólo podrá sustituir algún miembro del equipo de trabajo, previa autorización expresa de esta Entidad, siempre que el profesional que se proponga tenga iguales o superiores calidades a las presentadas en la oferta respecto del miembro del equipo a quien reemplaza.

La experiencia profesional se computará a partir de la terminación y aprobación del pénsum académico, salvo en los casos que se realicen prácticas laborales para obtener el título profesional o tecnólogo. El tiempo de experiencia en la práctica es válido si se realizan durante los veinticuatro (24) meses anteriores o posteriores a la expedición de la Ley 1955 de 2019 o después de su expedición. Es decir, la práctica realizada antes de la terminación de materias contará como experiencia profesional si se cumplen los criterios mencionados. En el evento de que el oferente no entregue alguno de estos documentos, la Entidad contará la experiencia profesional a partir de la expedición del acta de grado o el diploma, el cual debe ser allegado con posterioridad a la celebración del Contrato.

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

Para cada uno de los profesionales mencionados se deberá anexar fotocopia de la tarjeta profesional y certificado de vigencia y antecedentes expedido por el consejo profesional competente. El requisito de la tarjeta profesional se puede suplir con el requisito de que trata el artículo 18 del Decreto – Ley 2106 de 2019. Los estudios de posgrado que se exijan como requisito mínimo se acreditarán mediante copia de los diplomas respectivos o certificado de obtención del título correspondiente. Además, la Entidad podrá solicitar las certificaciones laborales que permitan verificar la información relacionada en los Anexos. Para cada uno de los profesionales se debe aportar la información solicitada

1.3. OBLIGACIONES DEL CONTRATO

Para efectos de cumplimiento del objeto del presente contrato, se debe tener en cuenta que el asociado y el Municipio de El Cerrito (V) se comprometen, al cumplimiento reciproco de las obligaciones inherentes a la naturaleza del contrato interadministrativo y las derivadas de las disposiciones legales vigentes que regulan su actividad:

1.3.1. OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA

1. Cumplir con el objeto contractual y su alcance en los términos del contrato y la propuesta presentada.
2. Entregar los productos e informes periódicos y finales.
3. Todos los estudios y documentos técnicos generados con ocasión de la ejecución del contrato deben ir firmados por los profesionales competentes responsables y adjuntando los certificados de que cumplen las normas técnicas colombianas (NTC) pertinentes.
4. Garantizar que los trabajos a realizar se acogen a las especificaciones técnicas solicitadas por el supervisor del contrato.
5. Permitir el acompañamiento al supervisor del contrato o al personal que este designe, a efectos de verificar el avance de los estudios y diseños.
6. Ejecutar los trabajos en forma eficiente y oportuna, sin procesos que conduzca a demoras injustificadas. Si en el tiempo normalmente requerido se requerido para la realización del objeto, se presentan imprevistos, adiciones, demoras justificadas a los trabajos solicitados, se deberá contar con el visto bueno del supervisor, quien será el único autorizado para verificar tales hechos y autorizar nuevos tiempos, con la respectiva expedición de la modificación pólizas.
7. Contratar por su cuenta y riesgo exclusivo personal técnico idóneo y suficiente para la adecuada y oportuna prestación del servicio.
8. Las demás que se deriven del objeto contractual y todas aquellas que de acuerdo con la naturaleza del contrato establezca la ley.

NOTA 1: El incumplimiento de cualquiera de las anteriores obligaciones podrá generar la terminación anticipada del Contrato por incumplimiento y dará lugar a la imposición de multas.

NOTA 2: El precio o precios ofertados deben incluir todos los costos relacionados con legalización, impuestos, administración, variaciones monetarias, derechos laborales y prestaciones sociales, perdidas y corresponderá al contratista cerciorarse y calcular todas las variables, por lo que el Municipio, no será responsable por reclamaciones que tenga como causa los servicios antes descritos.

NOTA 3: Durante la ejecución y seguimiento del Contrato Interadministrativo, la supervisión por parte, con la aprobación por parte del ordenador del gasto, tendrá la facultad para modificar actividades o productos de acuerdo con la necesidad real de ejecución SIEMPRE Y CUANDO se sustente este cambio de actividad o ítem por otro que esté debidamente justificado y que esté dentro del alcance del objeto contratado.

Lo anterior, con sustento en lo siguiente: (...) en los contratos a precio indeterminado pero determinable por el procedimiento establecido en el mismo Contrato (precios unitarios, administración delegada o reembolso de gastos), la cláusula del valor en el mismo apenas sirve como indicativo de un monto estimado hecho por las partes, pero no tiene valor vinculante u obligacional, pues el verdadero valor del Contrato se establecerá una vez se concluya su objeto. En estos eventos, tal cláusula sólo cumple la función de realizar un cálculo estimado del costo probable, esto es, ese estimativo necesario para elaborar presupuesto o para efectos fiscales; pero el valor real del contrato que genera obligaciones mutuas sólo se determinará cuando se ejecute la obra y, aplicando el procedimiento establecido.

NOTA 4: Si con posterioridad a la fecha de la celebración y perfeccionamiento del contrato interadministrativo se producen cambios en las normas técnicas, que ocasionen modificaciones a los

aspectos técnicos, a los derechos u obligaciones adquiridos con la suscripción del mismo, las partes se obligan, en el menor tiempo posible, a efectuar las modificaciones y ajustes necesarios para dar cumplimiento a la nueva regulación y para reestablecer el equilibrio económico del mismo, en caso de éste verse afectado.

1.3.2. OBLIGACIONES GENERALES:

1. Ejecutar y Cumplir con el objeto del contrato con plena autonomía técnica y administrativa y bajo su propia responsabilidad, por lo tanto, no existe ni existirá ningún tipo de subordinación, ni vínculo laboral alguno entre el contratista y el Municipio.
2. Ejecutar idónea y oportunamente el objeto convenido, de forma directa y con diligencia, utilizando los recursos materiales, técnicos y humanos que se requieran.
3. Obrar con lealtad y buena fe en las distintas etapas del contrato evitando todas aquellas dilaciones que pudieran presentarse.
4. Tener la reserva de la información o documentos que conozca con ocasión de la ejecución del contrato.
5. No acceder a peticiones o amenazas de quienes actuando por fuera de la Ley pretendan obligarlo a hacer u omitir algún acto o hecho. Cuando se presenten tales situaciones deberá informar al Municipio y a las autoridades competentes para que ellas adopten las medidas necesarias.
6. Cumplir con el objeto del contrato, en los términos y condiciones establecidos de conformidad con lo estipulado en los estudios previos, invitación pública, sus adendas y especificaciones técnicas, así como con su oferta presentada.
7. Efectuar la provisión objeto del presente contrato, a los precios y condiciones señalados en la propuesta presentada, la cual hará parte del Contrato.
8. Informar de inmediato y por escrito, al supervisor del contrato la ocurrencia de situaciones de fuerza mayor o caso fortuito que puedan afectar la ejecución, incluyendo las recomendaciones que procedan según el caso.
9. Cumplir con el pago oportuno de los aportes al Sistema de Seguridad Social Integral, conforme a lo señalado en el Artículo 50 de La Ley 789 de 2002 y normas reglamentarias.
10. Garantiza el cumplimiento de las condiciones técnicas.
11. Aplicar políticas de calidad de servicio.
12. Resolver las observaciones y solicitudes de ajuste por parte del Supervisor del contrato.
13. Prestar el servicio con personal calificado.
14. Realizar los pagos de aportes a la seguridad social y parafiscal del personal a su cargo (empleados) que presten el servicio.
15. Garantizar el soporte en sitio con personal técnico con experiencia en las diferentes áreas implementadas para el servicio.
16. Todas las demás que se deriven del desarrollo del objeto del contrato.

1.3.3. OBLIGACIONES DEL MUNICIPIO DE EL CERRITO

1. Girarle a CONTRATISTA el valor correspondiente a la obligación financiera emanada del valor del CONTRATO INTERADMINISTRATIVO, conforme a la forma de pago establecida en el mismo.

2. Prestar, a través de la Subsecretaria de Movilidad o quien haga sus veces, la asesoría para el cabal cumplimiento del contenido del CONTRATO INTERADMINISTRATIVO.

3. Liquidar el CONTRATO INTERADMINISTRATIVO cuando se incumpla algunas de las cláusulas del mismo

4. Aportar la documentación requerida por el contratista

5. Programar y definir el cronograma de intervención de los lugares donde se adelantará el proyecto.

6. Designar supervisor para la vigilancia y control de la ejecución del objeto del contrato Interadministrativo.

7. Desembolsar los recursos convenidos en las condiciones pactadas.

8. Revisar cada uno de los informes y soluciones presentados por el contratista.

9. Asistir a los comités de seguimiento del proyecto para efectos de hacer seguimiento sobre los aspectos técnicos, administrativo y financiero de cada uno de fases y actividades, decidir sobre

situaciones que puedan incidir o afectar su desarrollo, y llevar un control eficiente de los recursos asignados al proyecto.

10. Solicitar al Contratista la atención a las diferentes no conformidades técnicas presentadas ante el recibo de los productos.

11. Llamar en garantía al contratista, a los contratistas y a las compañías aseguradoras cuando sea demandado, con ocasión de los hechos o de las causas relacionadas con la ejecución de los objetos del contrato Interadministrativo.

12. Dar respuesta en un término prudencial a las solicitudes de adición, ampliación y/o suspensión y reinicio del contrato Interadministrativo al supervisor con la respectiva justificación.

2. FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE SOPORTAN EL CONTRATO INTERADMINISTRATIVO

En cuanto a los fines del Estado, es pertinente indicar que los mismos, se encuentran consagrados en el artículo 2 de la Constitución Política de Colombia, el cual reza lo siguiente: *"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; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo"*. (Subrayado por fuera del texto original).

El artículo 311 de la Constitución Política de Colombia determina que: Al municipio como entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.

Resulta pertinente enfatizar, que en cumplimiento de lo establecido en el literal d, numeral 2o del artículo 91 de la Ley 136 de 1994 *'Por la cual se dictan normas tendientes a modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios"* son funciones del Alcalde Municipal dirigir la acción administrativa del Municipio, asegurar el cumplimiento de las funciones y de la prestación de los servicios a su cargo, representarlo judicial y extrajudicialmente, promover su mejoramiento y desarrollo bajo los principios rectores de la Administración Municipal.

Si bien el Estado se concibe como un solo centro de impulsión política, se reconoce la autonomía de las entidades territoriales, siendo fundamental, a fin de hacer presencia estatal a lo largo y ancho de todo el territorio, la adopción de algunas medidas administrativas legalmente establecidas; como lo es la descentralización, la delegación y la desconcentración administrativa.

De igual forma en el Artículo 113, se establece que los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines así: "Son Ramas del Poder Público, la legislativa, la ejecutiva, y la judicial. Además de los órganos que las integran existen otros, autónomos e independientes, para el cumplimiento de las demás funciones del Estado. Los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines".

El artículo 209 de la Constitución Política de Colombia consagra los principios de la función administrativa así: *"La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones (…)". Así mismo, en su inciso 2 dispone: "(…) Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado (...)".*

De otra parte, el artículo 6° de la Ley 489 de 1998, en concordancia con los principios establecidos en la Constitución Política de Colombia, dispone que, en virtud del principio de coordinación y colaboración, las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el fin de lograr los fines y cometidos estatales, y en consecuencia prestarán su colaboración a las demás entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones.

Que dentro del Plan de Desarrollo Municipal 2020-2023: *"Juntos por el Progreso",* línea estratégica 4, Desarrollo económico, sector Transporte Movilidad y Seguridad Vial se tiene como proyecto

realizar el Plan Maestro de Movilidad articulado con el PBOT, con el fin de realizar un diagnóstico de la movilidad actual, que deberá comprender la caracterización general del municipio de El Cerrito, mediante información primaria y secundaria, análisis de PBOT vigente, entidades municipales, cámara de comercio, catastro, Instituto Geográfico Agustín Codazzi, que permita hacer una caracterización social, cultural, económica y política del municipio. Analizar e incorporar los estudios suministrados por la Administración Municipal, si los hubiere. La actualización de inventarios de infraestructura existentes para lo cual se tendrá en cuenta la infraestructura existente en cada uno de los modos de transporte (motorizados y activos). La realización de la actualización de la red vial, identificación de los nodos de actividad en el área urbana del municipio, inventario de estacionamientos legales e ilegales fuera y dentro de la vía pública, estudios de transporte donde se cuantificara la movilización de pasajeros, oferta existente de transporte público colectivo, y caracterización y análisis del transporte de carga en el punto de acceso al municipio, los estudios de transporte para el análisis de demanda y oferta de los diferentes modos de transporte, estudios de tránsito para el análisis del comportamiento del tránsito y sus variables, la realización de aforos vehiculares, estudios de infraestructura urbana donde se estructuraran y articularan las redes de infraestructura y espacio público con las diferentes redes de transporte, diagnóstico de la situación actual como oferta del transporte, el transito que comprenderá los volúmenes, velocidades, semáforos, señalización y las características de la infraestructura vial, con todo el análisis se debe generar un diagnóstico objetivo, en donde se identificaran los principales problemas que afectan la movilidad y permitirán conocer y cuantificar las deficiencias para ser corregidas dentro de las políticas, estrategias, programas y proyectos que se estructuren dentro del estudio.

Que en la Guía Metodológica de Movilidad[2], se encuentra que “Un plan de movilidad es un instrumento de planificación que busca promover e implantar formas de movilizarse en la ciudad que sean incluyentes, asequibles, accesibles, seguras, compatibles con el medio ambiente, que promuevan la salud pública, que hagan cada día más competitiva y productiva a la ciudad, que permitan una relación eficiente con su región circundante, el país y el mundo y que promueva un ordenamiento territorial acorde con los mismos objetivos. Este instrumento debe ser útil para desarrollar acciones concretas a través de la formulación de programas y proyectos en el corto, mediano y largo plazo.”

Que se encuentra explícito en la Ley 1083 de 2006, lo siguiente: Artículo 2: “… Los Planes de Movilidad deberán: Identificar los componentes relacionados con la movilidad que estén en el plan de Ordenamiento territorial tales como: Sistemas de transporte público, estructura vial, red de ciclo rutas, red peatonal y modos alternativos de transporte; 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 ciclo rutas 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. La articulación de la red peatonal con los distintos modos de transporte deberá diseñarse de acuerdo con las normas vigentes de accesibilidad.

Que el presente contrato interadministrativo se celebra en cumplimiento a lo ordenado por la ley 1150 de 2007 articulo 2 numeral 4 literal c, modificado por el artículo 92 de la Ley 1474 de 2011, que establece “Contratos interadministrativos, siempre que las obligaciones derivadas del mismo tengan relación directa con el objeto de la entidad ejecutora señalado en la ley o en sus reglamentos (…)”, y en concordancia con el artículo 73 y 76 del Decreto 1510 de 2013**.**

Que la ley 1150 de 2007 articulo 2 numeral 4 literal c, Inciso 2o. modificado por el artículo 95 de la Ley 1474 de 2011, establece “En aquellos eventos en que el régimen aplicable a la contratación de la entidad ejecutora no sea el de la Ley 80 de 1993, **la ejecución de dichos contratos estará en todo caso sometida a esta ley**, salvo que la entidad ejecutora desarrolle su actividad en competencia con el sector privado o cuando la ejecución del contrato interadministrativo tenga relación directa con el desarrollo de su actividad. (…) *(Negrillas subrayas fuera de texto).*

Que en los preceptos de los Artículos 209, inciso segundo del artículo 288, Artículo 113, Artículo 209 de la Constitución Política; Artículo 6 y 95 de la Ley 489 de 1998. De conformidad con el Artículo 113 de la Constitución Política de Colombia, se establece que los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines así: *"Son*

[2] Asistencia técnica a ciudades menores de 600.000 habitantes en la formulación, adopción, implementación y/o seguimiento del Plan de Movilidad. Producto Final. Contrato de Prestación de Servicios de Consultoría No. 2071275 Financiado por el BIRF. Febrero 2008. Pág.14.

Ramas del Poder Público, la legislativa, la ejecutiva, y la judicial. Además de los órganos que las integran existen otros, autónomos e independientes, para el cumplimiento de las demás funciones del Estado. Los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines".

En el caso que nos ocupa, el marco del cual parte este análisis es un desarrollo de la colaboración entre diferentes agencias con el ente territorial, para la realización correcta y adecuada de los fines institucionales. Dentro de esos fines institucionales en la década que nos ocupa del Siglo XXI se encuentra el desarrollo de las ciudades y territorios inteligentes.

Que, en efecto, la Constitución Política consagra un principio de colaboración interinstitucional como eje articulador de las actuaciones de los diferentes órganos y entidades del Estado cuando señala que "los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines" (artículo 113) y que "las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado" (artículo 209). De esta manera se evitan actuaciones desorganizadas y aisladas y se garantiza una mejor utilización de los bienes y recursos públicos. Por lo tanto, el hecho de que cada entidad u organismo tenga sus propias funciones (regla de no duplicidad) y que para su ejercicio la ley les confiera determinados grados de autonomía, no justifica actuaciones aisladas, contradictorias o económicamente ineficientes entre las diversas organizaciones estatales, pues en cualquier caso sus competencias están regidas por los mandatos de colaboración y coordinación interinstitucional que permiten el logro mancomunado del interés general y la satisfacción de los derechos de las personas (artículos 4º, 113 y 209 C.P.).

Que el artículo 209 de la Constitución Política de Colombia consagra los principios de la función administrativa así: "La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones (…)". Así mismo, en su inciso 2 dispone: "(…) Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado (...)". De otra parte, el artículo 6° de la Ley 489 de 1998, en concordancia con los principios establecidos en la Constitución Política de Colombia, dispone que, en virtud del principio de coordinación y colaboración, las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el fin de lograr los fines y cometidos estatales, y en consecuencia prestarán su colaboración a las demás entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones.

Sobre este particular, el artículo 6 de la Ley 489 de 1998 establece que en virtud de los principios de coordinación y colaboración las entidades garantizarán "la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el fin de lograr los fines y cometidos estatales", por lo que, en consecuencia, "prestarán su colaboración a las demás entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones" (ibídem).

De igual manera, el numeral 10 del artículo 3 de la Ley 1437 de 2011, "por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo", establece que, en virtud del principio de coordinación, las autoridades concertarán sus actividades con las de otras instancias estatales en el cumplimiento de sus cometidos y en el reconocimiento de sus derechos a los particulares".

Dentro de los propósitos de coordinación y cooperación institucional, se encuentran los instrumentos de agregación de demanda, previstos en la Ley 1955 de 2019 en su artículo 147 y que son un mecanismo de la ley para que las Entidades Estatales sumen sus necesidades y actúen en forma coordinada en el mercado para obtener eficiencia en el gasto y un mejor provecho de los recursos públicos.

Además de los principios de la función administrativa resultan aplicables los principios de los servicios públicos, habida cuenta de la diferencia entre estos dos conceptos con sus efectos prácticos y legales. La decisión administrativa contenida en este acto incorpora una solución asociativa que permite una aplicación normativa inteligente concordante con los propósitos institucionales, de la eficacia, la economía, la celeridad en la ejecución de inversiones a través de un instrumento de coordinación previsto normativamente.

Los artículos 92 y 95 de la Ley 1474 de 2011 modificaron lo relacionado a los contratos interadministrativos como causal de la modalidad de contratación directa.

El literal c) del numeral 4º del artículo 2º de la Ley 1150 de 2007 quedó así después de la modificación de la Ley 1474 de 2011.

> *c) **Modificado. Art. 92. Ley 1474 de 2011.** Contratos interadministrativos, siempre que las obligaciones derivadas del mismo tengan relación directa con el objeto de la entidad ejecutora señalado en la ley o en sus reglamentos.*
>
> *Se exceptúan los contratos de obra, suministro, **prestación de servicios de evaluación de conformidad respecto de las normas o reglamentos técnicos**, encargos fiduciarios y fiducia pública cuando las instituciones de educación superior públicas **o las Sociedades de Economía Mixta con participación mayoritaria del Estado, o las personas jurídicas sin ánimo de lucro conformadas por la asociación de entidades públicas, o las federaciones de entidades territoriales** sean las ejecutoras. Estos contratos podrán ser ejecutados por las mismas, siempre que participen en procesos de licitación pública o contratación abreviada de acuerdo con lo dispuesto por los numerales 1 y 2 del presente artículo.*
>
> ***Modificado. Art. 95. Ley 1474 de 2011. Aplicación del Estatuto Contractual.** En aquellos eventos en que el régimen aplicable a la contratación de la entidad ejecutora no sea el de la Ley 80 de 1993, la ejecución de dichos contratos estará en todo caso sometida a esta ley, salvo que la entidad **ejecutora desarrolle su actividad en competencia con el sector privado** o cuando la ejecución del contrato interadministrativo tenga relación directa con el desarrollo de su actividad.*
>
> *En aquellos casos en que la entidad estatal ejecutora deba subcontratar algunas de las actividades derivadas del contrato principal, no podrá ni ella ni el subcontratista, contratar o **vincular a las personas naturales o jurídicas que hayan participado en la elaboración de los estudios, diseños y proyectos que tengan relación directa con el objeto del contrato principal**.*
>
> *Estarán exceptuados de la figura del contrato interadministrativo, los contratos de seguro de las entidades estatales". Resaltados fuera de texto.*

A partir de los cambios introducidos por la Ley 1474 de 2011, el Consejo de Estado indicó las reglas que deben cumplir los contratos interadministrativos.

1. Los contratos interadministrativos, en todos los casos, **deben tener relación directa con el objeto de la entidad** ejecutora señalado en la ley o en sus reglamentos, los cuales, naturalmente, están sometidos a la ley.

2. La suscripción de contratos interadministrativos de obra, suministro, **prestación de servicios de evaluación de conformidad respecto de las normas o reglamentos técnicos**, encargos fiduciarios y fiducia pública, cuando las instituciones de educación superior públicas o las **sociedades de Economía Mixta con participación mayoritaria del Estado, o las personas jurídicas sin ánimo de lucro conformadas por la asociación de entidades públicas**, o las federaciones de entidades territoriales sean las ejecutoras, debe estar precedida de licitación pública o selección abreviada; solamente en los demás casos, podrá acudirse al sistema de contratación directa. Aún en los eventos de licitación pública o selección abreviada, el contrato debe tener relación directa con el objeto de la entidad ejecutora.

3. El inciso segundo del literal c) del numeral 4º del artículo 2º de la Ley 1150 de 2007 no puede ser interpretado como una autorización para celebrar contratos que no tengan relación con el objeto de la entidad ejecutora. La excepción que consagra dicho inciso se refiere solamente a que los contratos allí referidos no pueden celebrarse por contratación directa, sino que requieren agotar un proceso previo de licitación pública o selección abreviada.

4. La ejecución de los contratos interadministrativos quedó sometida, por regla general, al Estatuto General de Contratación Pública

5. El régimen propio de las universidades estatales NO fue derogado.

6. En aquellos eventos en que el régimen de la ejecutora no sea el de la Ley 80 de 1993, la ejecución de dichos contratos estará en todo caso sometida a los principios de la función administrativa a que se refiere el artículo 209 de la Constitución Política, al deber de selección objetiva y al régimen de inhabilidades e incompatibilidades de la Ley 80 de 1993 salvo que la entidad ejecutora desarrolle su actividad en competencia con el sector privado o cuando la ejecución del contrato interadministrativo tenga relación directa con el desarrollo de su actividad.

7. Cuando las universidades públicas actúan como contratistas de otras entidades estatales regidas por el Estatuto General de Contratación Pública, estarán sujetas, sin que ello afecte su autonomía, a las reglas y restricciones que dicho estatuto contenga para ese tipo de situaciones.

Con el fin de cumplir con lo consignado en la Constitución Política de 1991 y las leyes 152/94; 388/97; 1083/06; 1228/08; 1454/11; 1682/13;1811/16 y 1964/19, así como el Decreto Único reglamentario del sector transporte 1079/15 y variadas resoluciones reglamentarias expedidas por diferentes instituciones del orden nacional, son las entidades territoriales las que tienen la responsabilidad de elaborar y desarrollar planes y programas sectoriales que busquen consolidar el adecuado desarrollo de su municipio, departamento o región. Es así que a través de variados instrumentos de financiación e inversión pública es posible tomar decisiones con soporte técnico que procuren el elevar las condiciones de vida de sus habitantes. Adicionalmente, un importante número de comunidades en Colombia, han venido aumentando su nivel de motorización y su densidad poblacional año tras año, lo cual, sumado a una ausencia de una adecuada planificación urbana y limitaciones presupuestales, hace que afloren de forma más intensa las dificultades de movilidad y sus consecuencias indirectas como problemas de contaminación, congestión y siniestralidad.

El proyecto se busca diagnosticar la situación actual de la movilidad en el municipio con el objeto de definir propuestas de intervención en la estructura urbana y rural del mismo, que permitan impulsar y articular los diferentes modos de transporte, que se orienten hacia la búsqueda de una movilidad cada vez más sostenible y que impacten positivamente el desarrollo territorial. Todo lo anterior siguiendo adecuados lineamientos para la planeación de la infraestructura de transporte. En la planeación y desarrollo de los proyectos de infraestructura de transporte es necesario tener en cuenta los siguientes lineamientos: i) Conectividad, ii) Complementariedad modal y logística, iii) Sostenibilidad, iv) Visión estratégica, y v) Articulación; de tal forma que exista un máximo aprovechamiento de las potencialidades de la región, definiendo varias alternativas de transporte, uso racional de los recursos naturales, conservación del patrimonio ecológico, implementación de mecanismos que mitiguen los impactos de los fenómenos naturales, considerando horizontes de corto, mediano y largo plazo, acorde con los Planes de Desarrollo y otras herramientas de planificación de los Gobiernos que permitan complementar los proyectos a futuro, propiciando un diálogo constructivo entre los distintos niveles de gobierno, de tal forma que se puedan desarrollar proyectos más integrales.

La propuesta técnico económica describe claramente cuáles son los pasos necesarios para obtener un Plan de Maestro de Movilidad Segura y Sostenible, se definen los objetivos, alcances, obligaciones que cada una de las partes debe cumplir, plazo y costo del proyecto e identificación de recursos de financiación de los programas prioritarios; buscando que el documento responda a la formulación de los procesos y requisitos que deben cumplirse durante la elaboración de este tipo de instrumentos de planificación territorial.

4. VALOR DEL CONTRATO

CONTRATO INTERADMINISTRATIVO será la suma de **CUATROCIENTOS SETENTA Y OCHO MILLONES NOVECIENTOS OCHENTA Y SIETE MIL TRESCIENTOS SESENTA Y UN PESOS MCTE ($478´987.361,oo).**

RUBROS PRESUPUESTAES DEL MUNICIPIO DE EL CERRITO:

PROGRAMA	CDP	FECHA	DETALLE	VALOR
PLAN DE MOVILIDAD	324	18/03/2022	SECRETARIA DE TRÁNSITO	283.187.361
PLAN DE MOVILIDAD	325	18/03/2022	SECRETARIA DE TRÁNSITO	100.000.000
PLAN DE MOVILIDAD	326	18/03/2022	SECRETARIA DE TRÁNSITO	70.800.000
PLAN DE MOVILIDAD	327	18/03/2022	SECRETARIA DE TRÁNSITO	25.000.000

5. FORMA DE PAGO:

El Municipio pagará el valor del presente contrato con cargo a los recursos del Certificado de Disponibilidad Presupuestal No. 324,325,326,327 del 18/03/2022 y en las siguientes condiciones:

a. Un pago anticipado correspondiente al 30% del valor total del Contrato el cual será autorizado para su pago, una vez sea entregado y aprobado, por parte del Supervisor; el "Programa de Ejecución de Actividades" que incluirá la metodología propuesta, el plan de trabajo, presentación del equipo de trabajo, el cronograma de la convocatoria de los diferentes sectores y la metodología de ejecución del Contrato, el cual deberá estar aprobado por parte del Supervisor del Contrato.
   Se verificará que la metodología propuesta cubra la totalidad de los alcances que corresponden a las obligaciones que debe cumplir el asociado dentro del plazo de ejecución establecido.
b. El saldo restante en la modalidad de actas parciales de acuerdo con el avance de ejecución de las actividades, previa expedición de las actas por parte del supervisor del CONTRATO INTERADMINISTRATIVO.

En todo caso los pagos correspondientes se sujetarán a las disponibilidades de Tesorería y de caja lo mismo que a la programación del gasto que para el efecto contempla la Secretaría de Hacienda Municipal, previo perfeccionamiento, formalización, legalización (expedición del registro presupuestal , constitución y aprobación de las garantías solicitadas) del contrato , soportes de pago de seguridad social, suscripción del acta de inicio, en lo sucesivo se cancelaran previo informe del supervisor designado , certificación de cumplimiento expedida por parte del mismo, informe de contratista, pago de aportes.

No obstante, lo señalado en la presente cláusula, los anteriores pagos están sujetos a las disponibilidades del Programa Anual Mensual de Caja –PAC y el contratista deberá tener en cuenta lo dispuesto por el artículo 19 de la Ley 1150 de 2007, que hace referencia al derecho de turno.

Para tramitar cualquiera de los pagos, el contratista deberá acreditar constancia de pago al Sistema General de Seguridad Social Integral (Salud, Pensión y Riesgos Profesionales), además de Parafiscales (Cajas de Compensación Familiar, SENA e ICBF), cuando a ello haya lugar, de conformidad con la normatividad vigente.

El Municipio de Cerrito Valle, se obliga para con el oferente a sufragar los gastos establecidos en el presupuesto del presente proyecto, por ende, la entidad no asumirá costos extras, que se encuentren por fuera del presupuesto a lo solicitado, sin perjuicio de los costos, que se llegaren a imputar al municipio por responsabilidad objetiva del mismo, en ocasión a circunstancias contractuales de la ejecución del contrato.

Los pagos que por este concepto le efectúe el Municipio de El Cerrito Valle al contratista se realizarán mediante transacción bancaria.

Cuando se presente factura o cuenta de cobro esta deberá cumplir con los elementos establecidos en el artículo 617 del estatuto tributario nacional.

a. Denominación expresa como factura de venta.
b. Apellidos, nombre o razón social y NIT del vendedor o de quien presta el servicio.
c. Apellidos, nombre o razón social y NIT del adquiriente de los bienes o servicios, junto con la discriminación del IVA pagado.

d. Número consecutivo de factura de venta.
e. Fecha de expedición de la factura.
f. Valor total de la operación.

h. Nombre o razón social y el NIT del impresor de la factura
i. Indicar la calidad de retenedor del impuesto sobre las ventas al momento de la expedición de la factura los requisitos de los literales a), b), d) y h), deberán estar previamente impresos a través de medios litográficos, tipográficos o de técnicas industriales de carácter similar.

Cuando el contribuyente utilice un sistema de facturación por computador o máquinas registradoras, con la impresión efectuada por tales medios se entienden cumplidos los requisitos de impresión previa. El sistema de facturación deberá numerar en forma consecutiva las facturas y se deberán proveer los medios necesarios para su verificación y auditoria.

La Ley 80 de 1993, permite establecer una vinculación inmediata mediante contrato o convenio interadministrativo dado el carácter oficial de ambas instituciones.

El contrato para adelantar el objeto de esta propuesta se regula por el artículo 2 de la Ley 1150 del 2007 derogatorio del art. 24 de la Ley 80 de 1993 y su Decreto reglamentario 2474 del 07 de julio de 2008, el cual determina que, para la suscripción y ejecución de este, el proceso se realizaría de forma directa, dada la calidad de las partes que le suscribirían, quienes cumplen con los requisitos del artículo precitado.

6. PLAZO DE EJECUCIÓN y VIGENCIA DEL CONTRATO INTER ADMINISTRATIVO

El objeto del presente contrato se ejecutará hasta el 31 de diciembre de 2022, contados a partir de la firma del acta de inicio por las partes y el cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y legalización.

7. LUGAR DE EJECUCIÓN CONTRATO INTER ADMINISTRATIVO

Municipio de El Cerrito, -Valle del Cauca.

8. SUPERVISOR DEL CONTRATO

El MUNICIPIO ejercerá la vigilancia del presente **CONTRATO INTER ADMINISTRATIVO**, a través del Secretario de Tránsito Municipal que sea (n) designado (s) por el Despacho del Alcalde, en razón a las funciones propias de su cargo.

Corresponde al (los) Supervisor (es) del Contrato interadministrativo alimentar periódicamente la carpeta física del Contrato interadministrativo con los documentos originales que se vayan generando en la ejecución del mismo, como los relacionados con los comprobantes de egreso y sus respectivos anexos, etc. Además, debe velar porque sean publicados oportunamente en los diferentes sistemas de información requeridos, los documentos y actos administrativos inherentes al proceso. En el evento de presentarse una nueva designación por ausencia temporal o definitiva de supervisión, desde la dependencia se elaborará el formato cambio en la designación de supervisión, allegándolo al expediente del contrato interadministrativo. La persona designada inicialmente para la supervisión efectuará el debido empalme dejando constancia de las actividades ejecutadas y los aportes realizados desde el inicio del contrato interadministrativo a la fecha del empalme, con las evidencias necesarias para tal fin. En caso de que no se realice el cambio de supervisión la misma será asumida por el secretario de despacho o director, sin necesidad de diligenciar el citado formato.

El Supervisor tendrá la facultad de inspeccionar en cualquier tiempo el desarrollo del proyecto, incluyendo las especificaciones técnicas, así como la calidad de los productos ofrecidos e igualmente velar por el estricto cumplimiento de su objeto.
Por conducto de la Supervisión se tramitarán todos los asuntos relativos al desarrollo del contrato Interadministrativo.

EL CONTRATISTA deberá realizará los trabajos de acuerdo con las instrucciones y órdenes impartidas por el Municipio – Secretaría Tránsito, a través de la supervisión del Contrato Interadministrativo. El control de los trabajos por parte del municipio o sus representantes no aminora en ningún caso o grado la responsabilidad el Contratista, ni su autoridad en la dirección en la ejecución del proyecto.

La supervisión ejercerá funciones de vigilancia técnica, administrativa, financiera, jurídica y ambiental del desarrollo del contrato Interadministrativo, así como la revisión y validación de los avances y ajustes, al igual que los documentos productos del mismo.

La supervisión del contrato Interadministrativo, ejercerá además de las funciones propias de la supervisión las que se relacionan a continuación y las que se deriven en otros apartes del Contrato Interadministrativo:

FUNCIONES DEL SUPERVISOR

- Exigir el cumplimiento del Contrato Interadministrativo y en especial verificar que se cumplan las obligaciones pactadas.
- Solicitar al contratista, la información, documentos o aclaraciones que considere necesarias en relación con el desarrollo del contrato Interadministrativo y con el informe final.
- Informar sobre cualquier irregularidad que se presente en desarrollo del Contrato Interadministrativo.
- Aprobar todos los informes de ejecución del Contrato Interadministrativo.
- Proyectar el Acta de Liquidación del contrato interadministrativo.
- Remitir a la Secretaría de Hacienda – Tesorería, del Municipio de El Cerrito, Valle, los informes de ejecución parcial o final del objeto del Contrato, según el caso, actas de recibo y de liquidación debidamente firmada por las partes para los efectos contables y cualquier otra información que requiera tal dependencia para el cumplimiento de sus funciones.
- Aprobar los gastos que pretenda realizar al contratista, que no esté establecido dentro del contrato interadministrativo y que sea fundamental para el desarrollo del objeto contractual, para tal fin deberá prepararse la debida justificación y los demás aspectos que incidan en el gasto requerido.
- Dar respuesta oportuna a las solicitudes de adición, prorroga, suspensión, reinicio del contrato interadministrativo, previa justificación.
- Aprobar oportunamente las especificaciones para el desarrollo del proyecto
- Verificar que los presupuestos para las contrataciones sean realizados acorde con los precios del mercado.

Vigilancia técnica

- ✓ Verificar y aprobar la existencia de las condiciones técnicas para iniciar la ejecución del Contrato
- ✓ Verificar que el contratista suministre y mantenga el personal o equipo ofrecido, con las condiciones e idoneidad pactadas inicialmente y exigir su reemplazo en condiciones equivalentes cuando fuere necesario.
- ✓ Estudiar y decidir los requerimientos de carácter técnico que no impliquen modificaciones o sobrecostos al contrato. Justificar y solicitar a la Entidad Estatal las modificaciones o ajustes que requiera el contrato.
- ✓ Solicitar que la Entidad Estatal haga efectivas las garantías del contrato, cuando haya lugar a ello, y suministrarle la justificación y documentación correspondientes.

Vigilancia administrativa

- ✓ Velar porque exista un expediente del Contrato que esté completo, actualizado y que cumpla las normas en materia de archivo.
- ✓ Coordinar las instancias internas de la Entidad Estatal relacionadas con la celebración,

ejecución y liquidación del contrato. Por ejemplo: (celebración) pólizas, impuestos, y documentos para la celebración del contrato, etc.

- ✓ Entregar los informes que estén previstos y los que soliciten los organismos de control.
- ✓ Garantizar la publicación de los documentos del contrato, de acuerdo con la ley.
- ✓ Verificar el cumplimiento de las obligaciones del contratista en materia de seguridad social y normas ambientales. De acuerdo con la naturaleza del contrato.

Vigilancia financiera y contable

- ✓ Revisar los documentos necesarios para efectuar los pagos al Contrato, incluyendo el recibo a satisfacción de los bienes o servicios objeto de este.
- ✓ Documentar los pagos y ajustes que se hagan al Contrato y controlar el balance presupuestal del Contrato para efecto de pagos y de liquidación de este.
- ✓ Verificar la entrega de los anticipos pactados al contratista, y la adecuada amortización de este, en los términos de la ley y del Contrato.
- ✓ Verificar que las actividades adicionales que impliquen aumento del valor o modificación del objeto del contrato cuenten con autorización y se encuentren justificados técnica, presupuestal y jurídicamente.
- ✓ Coordinar las instancias necesarias para adelantar los trámites para la liquidación del contrato y entregar los documentos soporte que le correspondan para efectuarla.

Prohibiciones para el Supervisor

A los Supervisores e interventores les está prohibido:

a) Adoptar decisiones, celebrar acuerdos o suscribir documentos que tengan por finalidad o como efecto la modificación del contrato sin el lleno de los requisitos legales pertinentes.

b) Solicitar y/o recibir, directa o indirectamente, para sí o para un tercero, dádivas, favores o cualquier otra clase de beneficios o prebendas de la entidad contratante o del contratista; o gestionar indebidamente a título personal asuntos relativos con el contrato.

c) Omitir, denegar o retardar el despacho de los asuntos a su cargo.

d) Entrabar las actuaciones de las autoridades o el ejercicio de los derechos de los particulares en relación con el contrato.

e) Permitir indebidamente el acceso de terceros a la información del contrato.

f) Exigir al contratista renuncias a cambio de modificaciones o adiciones al contrato.

g) Exonerar al contratista de cualquiera de sus obligaciones contractuales.

h) Actuar como supervisor o interventor en los casos previstos por las normas que regulan las inhabilidades e incompatibilidades.

9. CONDICIONES ADICIONALES DEL CONTRATO INTERADMINISTRATIVO

- **MODIFICACIONES AL CONTRATO INTERADMINISTRATIVO:** Cualquier modificación realizada por LAS PARTES se hará por escrito y requerirá el consentimiento de cada una de ellas.

- **EXCLUSIÓN DE RELACIÓN LABORAL:** El personal que se ocupe en la ejecución del presente contrato por cualquiera de LAS PARTES, no tendrá ninguna vinculación laboral con la otra; en consecuencia, cada una responderá por las obligaciones laborales que le corresponden como empleador. Las partes no asumen ninguna responsabilidad en relación con cobertura de seguros de vida, salud, accidente, viajes o cualquier otra cobertura de seguro necesaria o conveniente para el desarrollo del presente contrato, o de cualquier persona que preste servicios en virtud del presente contrato. Estas responsabilidades estarán exclusivamente a cargo de cada una de LAS PARTES en relación con el personal propio que emplee para la ejecución del presente contrato.

- **MANEJO DE INFORMACIÓN FRENTE A MEDIOS DE COMUNICACIÓN**: Las partes declaran que podrán realizar de común acuerdo actividades de relaciones públicas y acciones de prensa con el objeto de dar publicidad y hacer trascender el presente acuerdo de apoyo. Sin embargo. Las partes se obligan a mantener bajo estricta confidencialidad toda la documentación e información que sea intercambiada por las partes, y también cualquier información o documentación que se genere en virtud del presente contrato. Las Partes no podrán revelar en forma alguna ningún tipo de información confidencial sin el previo consentimiento escrito de la otra parte.

- **CONFIDENCIALIDAD Y USO RESTRINGIDO DE LA INFORMACIÓN:** La información obtenida del contrato o tiene carácter confidencialidad y sólo podrá ser utilizada para los fines del contrato. Cualquier uso diferente a los mencionados, deberá contar con previa autorización expresa de las partes.

- **PROPIEDAD INTELECTUAL:** La propiedad sobre los resultados obtenidos en desarrollo del presente contrato le pertenece al Municipio, sin embargo, el uso de la información estará limitado a lo estipulado por el artículo 183 de la Ley 23 de 1982, modificado por el artículo 30 de la Ley 1450 de 2011 y en la decisión Andina 351 de 1993. Las partes definirán para cada compromiso específico, la titularidad de los derechos patrimoniales de autor (transformación, distribución, reproducción, puesta a disposición y comunicación) sobre los productos que sean creados en el marco de ejecución del contrato. Lo anterior, sin el perjuicio del reconocimiento de los derechos morales de los autores de las obras realizadas, los cuales deben ser respetados por las partes, de conformidad con las normas vigentes.

- **CAUSALES DE TERMINACIÓN:** Las partes solo podrán dar por terminado el presente contrato de manera bilateral. No obstante, el contrato se terminará de manera inmediata y anticipada por los siguientes motivos: **1)** Por vencimiento del plazo estipulado para su vigencia, salvo que medie prorroga expresa acordada por las partes. **2)** Incumplimiento de las obligaciones pactadas. **4)** Por imposibilidad de desarrollar el objeto del contrato Interadministrativo o demás causales que prevea la ley.

- **ARREGLO DE DIFERENCIAS:** LAS PARTES harán todo lo posible por llegar a una solución amistosa de cualquier controversia, descuerdo o reclamación surgida con ocasión del presente contrato. LAS PARTES podrán igualmente acudir a cualquiera de los mecanismos de solución de controversias previstos en la ley colombiana, previa solicitud de LAS PARTES.
- **INDEMNIDAD:** Las partes se mantendrán libres de cualquier daño o perjuicio originado en reclamaciones de terceros y que se deriven de sus actuaciones o de las de sus subcontratistas o dependientes en la ejecución del contrato, si hubiere lugar a ello.
- **CESIÓN:** El Contratista no podrán ceder este Contrato sin el consentimiento previo y escrito por parte del Municipio.
- **DOMICILIO:** Las partes acuerdan como domicilio contractual el Municipio de El Cerrito-Valle del Cauca.
- **NOTIFICACIÓN:** Cualquier notificación relacionada con el presente contrato será hecha a las siguientes direcciones:
  a) Municipio de El Cerrito, en la Calle 7 Nº 11 62. Edificio de la Alcaldía
  b) EMGIT S.A.S en Cr 7 No. 115 60 Zn F Of 303 A Centro Comercial Santa Bárbara, Bogotá D.C.

10. EL ANALISIS QUE SUSTENTA LA EXIGENCIA DE GARANTIAS

Buscando minimizar cualquier perjuicio que pudiera sufrir el Municipio de El Cerrito, Valle, derivado de las obligaciones surgidas en la ejecución del presente contrato Interadministrativo, en la etapa de planeación del proceso se realizó un análisis del objeto, valor, obligaciones y de los riesgos previsibles contemplados en la matriz del contrato.

El contratista, para efectos del presente contrato constituirá garantía única de cumplimiento con el siguiente amparo:

GARANTIA DE CUMPLIMIENTO				
Indicar con una x la garantía solicitada	**AMPAROS**	**PORCENTAJE (Señalar el porcentaje solicitado)**	**VIGENCIA**	**DESCRIPCIÓN**
	CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES	Este amparo se deberá constituir por una suma igual al DIEZ POR CIENTO (10%) del valor total del Contrato	Con una vigencia igual al plazo de ejecución del contrato y la de sus prórrogas si a ello hubiere lugar y 6 meses mas	El municipio de los perjuicios derivados de: (i) el incumplimiento total o parcial del contrato, cuando el incumplimiento es imputable al contratista; (ii) el cumplimiento tardío o defectuoso del contrato, cuando el incumplimiento es imputable al contratista; (iv) los daños imputables al contratista por entregas parciales, cuando el contrato no prevé entregas parciales; y (v) el pago del valor de las multas y de la cláusula penal pecuniaria.
	SUFICIENCIA DE LA GARANTÍA DE PAGO ANTICIPADO, Artículo 2.2.1.2.3.1.11. decreto 1082 de 2015	**Ciento por ciento (100%) de la suma establecida**	La garantía de pago anticipado debe estar vigente hasta la liquidación del contrato o hasta que la Entidad Estatal verifique el cumplimiento de todas las actividades o la entrega de todos los bienes o servicios asociados al pago anticipado	Este amparo cubre los perjuicios sufridos por la Entidad Estatal por la no devolución total o parcial del dinero entregado al contratista a título de pago anticipado
	CALIDAD DEL SERVICIO	Para garantizar la calidad del servicio, se deberá constituir una garantía equivalente al veinte por ciento (20%) del valor total del contrato.	Con una vigencia igual al plazo de ejecución del contrato y un año contado a partir de la fecha de recibo de los servicios contratados	El amparo de calidad del servicio cubre a la Entidad Estatal por los perjuicios derivados de la deficiente calidad del servicio prestado por el contratista. Estos perjuicios generalmente se presentan con posterioridad a la terminación del contrato, como por ejemplo los que se generan por la mala calidad o insuficiencia de los entregables en un contrato de consultoría

	SALARIOS, PRESTACIONES SOCIALES E INDEMNIZACIONES	Este amparo se hará en cuantía equivalente al CINCO POR CIENTO (5%) del valor del Contrato	Con una vigencia igual al plazo de ejecución del Contrato y tres (3) años más y sus prórrogas si a ello hubiere lugar.	El amparo de pago de salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales cubrirá a la entidad estatal contratante de los perjuicios que se le ocasionen como consecuencia del incumplimiento de las obligaciones laborales a que esté obligado el contratista garantizado, derivadas de la contratación del personal utilizado para la ejecución del Contrato amparado en el territorio nacional.

MULTAS Y CLAUSULA PENAL CONTRATOS DERIVADOS

En caso de incumplimiento total del contrato por parte del contratista pagará el 10% del valor del contrato.

En caso de incumplimiento parcial, dicho valor será el 5% del valor del contrato.

Parágrafo. - De conformidad con el artículo 1594 del Código Civil, con el pago de la pena no se entiende extinguida la obligación principal.

MULTAS

Si durante la ejecución del Contrato se generaran incumplimientos del Contratista, se causarán las siguientes multas:

Cada vez que se presente incumplimiento total o parcial del Contrato por parte del Contratista deberá pagar una multa equivalente al 5% del valor del contrato.

Parágrafo 1. Las multas se aplicarán de conformidad con lo establecido en la Ley 1474 de 2011 y el valor de éstas y de la cláusula penal pecuniaria ingresará al Tesoro del Municipio y podrá ser tomado directamente de las sumas que se le adeude al Contratista o mediante cobro de la garantía única de cumplimiento

Parágrafo 2. El Municipio de El Cerrito, Valle – Secretaría de Movilidad y Transito, aplicará sucesivamente las multas por cada día de mora o retraso en el cumplimiento de las obligaciones mientras persista el incumplimiento.

Parágrafo 3. Las multas son apremios al Contratista para el cumplimiento de sus obligaciones y, por lo tanto, no tienen el carácter de estimación anticipada de perjuicios, de manera que pueden acumularse con cualquier forma de indemnización, en los términos previstos en el artículo 1600 del Código Civil.

Parágrafo 4. En caso de que el Contratista incurra en una de las causales de multa, este autoriza a la Entidad Contratante para descontar el valor de la misma, la cual se tomará directamente de cualquier suma que se le adeude al Contratista, sin perjuicio de hacer efectiva la cláusula penal o la garantía de cumplimiento del Contrato.

Parágrafo 5. El pago en cualquier forma, incluyendo la deducción de los valores adeudados al Contratista, realizado con fundamento en las multas impuestas, no exonerará al Contratista de continuar con la ejecución del contrato ni de las demás responsabilidades y obligaciones que emanen del Contrato.

Parágrafo 6. En caso de que el Contratista reincida en el incumplimiento de una o de varias obligaciones se podrán imponer nuevas multas.

Parágrafo 7. El monto de ninguna de las sanciones asociadas a cada causal de multa, aplicada de forma independiente, podrá ser superior al 5% del valor del Contrato1 Lo anterior, sin perjuicio de que se inicie un nuevo procedimiento sancionatorio para efectos de imponer nuevas multas.

CLÁUSULA PENAL CONTRATOS DERIVADOS

En caso de declaratoria de caducidad, de presentarse por parte del Contratista incumplimiento parcial o total del Contrato, o por incurrir en mora o retardo en el cumplimiento de sus obligaciones, éste pagará a título de cláusula penal pecuniaria a la Entidad, una suma equivalente al diez por ciento (10%) del valor total del Contrato. La imposición de esta pena pecuniaria se considerará como una SANCIÓN. El valor pagado como cláusula penal no es óbice para reclamar la indemnización integral.

El pago o deducción de la cláusula penal no exonerará al Contratista del cumplimiento de sus obligaciones contractuales, incluyendo las que dieron lugar a la imposición de la pena.

En caso de aplicar la cláusula penal, el Contratista autoriza expresamente a la Entidad con la firma del presente Contrato, para hacer el descuento correspondiente de los saldos a él adeudados, previo a practicar las retenciones por tributos a que haya lugar, sobre los saldos a favor del Contratista; sin perjuicio de lo anterior la Entidad podrá hacer efectiva la garantía única de cumplimiento.

Parágrafo 1. El pago de la presente cláusula penal no extinguirá las obligaciones contraídas por el Contratista en virtud del presente contrato. En consecuencia, la estipulación y el pago de la pena dejan a salvo el derecho de la Entidad de exigir acumulativamente con ella el cumplimiento o la resolución del contrato, en ambos casos, con la correspondiente indemnización de perjuicios ocasionados en virtud del incumplimiento total o parcial o del cumplimiento tardío o imperfecto de las obligaciones a cargo del Contratista.

11. ANEXOS

- Certificados de viabilidad del Proyecto
- Certificado inscripción PAA
- Estudios de Factibilidad Proyecto
- Certificado de Disponibilidad Presupuestal.

Edinson Quintero Tello
Secretario de Tránsito y Movilidad

Proyectó: Maritza Jineth Ibarra Tirado - Asesor
Elaboró: Oscar España-Asesor

Revisó: Edison Quintero Tello Secretario de Tránsito y Movilidad
Cleopatra Sánchez Caharria – abogada contratista