PROCESO DE SELECCIÓN – CONTRATACIÓN DIRECTA
BAJO LA CAUSAL CONTRATACIÓN DIRECTA-CONTRATO INTERADMINISTRATIVO

Fecha elaboración: junio de 2023.

1. JUSTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD QUE SE PRETENDE SATISFACER CON LA CONTRATACIÓN

De acuerdo con el artículo 2 de la Constitución Política, son fines esenciales del Estado, entre otros, servir a la comunidad, garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución, asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

En cumplimiento de los principios y reglas contenidos en el numeral 12 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993, modificado por el artículo 87 de la Ley 1474 de 2011 y, conforme lo dispuesto en el artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, así como, en el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015, modificado por el artículo 1 de Decreto 399 de 2021 (Estudios y documentos previos) y el Manual de Contratación de la entidad, la Superintendencia de Transporte, elaboró los estudios y documentos previos que a continuación se desarrollan, los cuales servirán de soporte para estructurar el contrato interadministrativo cuyo objeto es "**Prestación de servicios para la implementación y funcionamiento del Sistema de Supervisión Inteligente en cumplimiento del objetivo de Vigilancia, Inspección y Control (VIC) de la Superintendencia de Transporte, en el marco de la Política de Ciencia, Tecnología e Innovación y de Gobierno Digital, que permita el fortalecimiento institucional y operativo de entidad**".

La Superintendencia de Transporte, es un organismo de naturaleza pública creada por la Ley 1ª de 1991, modificada por la Ley 1753 del 2015, y Ley 1955 de 2019, que dotó de personería jurídica a la Superintendencia de Transportes, la cual para todos sus efectos tendrá el régimen presupuestal y financiero aplicable a los establecimientos públicos.

En virtud del Decreto 2409 de 2018, la Superintendencia de Transporte es un organismo descentralizado del orden nacional, de carácter técnico, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y presupuestal, adscrita al Ministerio de Transporte que tiene por objeto, ejercer las funciones de vigilancia, inspección, y control que le corresponden al Presidente de la República como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura de conformidad con la ley y la delegación establecida en el citado decreto.

El objeto de la delegación en la Superintendencia de Transporte es inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte; la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte; los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte; los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación, administración, explotación y/o mantenimiento de la infraestructura marítima, fluvial y portuaria y velar por el libre acceso, seguridad y legalidad, en aras de contribuir a una logística eficiente del sector.

Por su naturaleza pública, esta Superintendencia está sometida a los principios de la función administrativa y como consecuencia de ello, debe aplicar los postulados de la buena fe, igualdad, moralidad, celeridad, economía, imparcialidad, eficacia, eficiencia, participación, publicidad, responsabilidad y transparencia, cumpliendo a satisfacción la función de vigilancia, inspección y control que se le ha encomendado.

En la estructura de la Superintendencia de Transporte, se ubica la Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, a quien le corresponde liderar la gestión estratégica de TI, definiendo las políticas, planes, objetivos y metas en gestión de tecnologías que faciliten el cumplimiento de la misión institucional y el apoyo a las demás dependencias de la entidad en la implementación de soluciones que permitan el fortalecimiento de la gestión institucional, encaminando los proyectos de TI al cumplimiento de los lineamientos del Gobierno Nacional y definidos por el MINISTERIO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES (MINTIC). Lo anterior de acuerdo con lo definido en el artículo 11 del Decreto No. 2409 de 2018, en el que se establecen las funciones de la Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones de la Superintendencia de Transporte, la cual tiene entre otras: "1. Liderar la gestión estratégica de tecnologías de la información y las comunicaciones mediante la definición, implementación, ejecución, seguimiento y divulgación de un Plan Estratégico de Tecnología y Sistemas de Información (PETI) que esté alineado a la estrategia y modelo integrado de gestión de la entidad y el cual, con un enfoque de generación de valor público, habilite las capacidades y servicios de tecnología necesarios para impulsar las transformaciones en el desarrollo de su sector y la eficiencia y transparencia del Estado. (…) 3. Desarrollar los lineamientos en materia tecnológica, necesarios para definir políticas, estrategias y prácticas que habiliten la gestión de la entidad y/o sector en beneficio de la prestación efectiva de sus servicios y que a su vez faciliten la gobernabilidad y gestión de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones TIC. Así mismo, velar por el cumplimiento y actualización de las políticas y estándares en esta materia. (…) 10. Adelantar acciones que faciliten la coordinación y articulación entre entidades del sector y del Estado en materia de integración e interoperabilidad de información y servicios, creando sinergias y optimizando los recursos para coadyuvar en la prestación de mejores servicios al ciudadano. (…) 17. Propender y facilitar el uso y apropiación de las tecnologías, los sistemas de información y los servicios digitales por parte de los servidores públicos, los ciudadanos y los grupos de interés a quienes están dirigidos".

Ahora bien, de acuerdo con las bases que soportan el Plan Nacional de Desarrollo 2023- 2026: "*Colombia, potencia mundial de la vida*", materializado a través de la Ley 2294 de 2023 , que busca establecer la importancia de las tecnologías de la información y comunicaciones como pilar fundamental para una sociedad del conocimiento y el desarrollo de las regiones de Colombia, es así como se cita literalmente: "**Democratización de las TIC para desarrollar una sociedad del conocimiento y la tecnología, conectada con el saber y los circuitos globales"**, con el fin seguir avanzando en la mentalidad y cultura digital tanto de la población mayor, personas con discapacidad, etnias, mujeres, víctimas y, por supuesto, incentivar la formación digital desde la infancia y juventud, pues, es la forma de garantizar la senda para un país más tecnificado y que logremos exportar el talento digital al mundo. Por eso, trabajaremos en paralelo por la alfabetización digital y por la cultura del conocimiento digital, en la cual fortaleceremos las habilidades en el uso de tecnologías y las motivaciones para aprovechar las TIC como herramientas de productividad y desarrollar de esta manera la economía digital en forma de emprendimientos, industria, información y conocimiento, todo lo anterior en un ambiente digital seguro, estableciendo el Plan Integral de Expansión de Conectividad Digital y Estrategia de apropiación digital para la vida.

Así mismo, para el desarrollo de la transformación seguridad humana y justicia social, se tuvo como idea clave: "*no podemos hablar de una sociedad del conocimiento y de garantía de derechos fundamentales sino logramos superar las barreras de conectividad* y movilidad. Se requiere la democratización en acceso, uso y apropiación de las TIC para desarrollar una sociedad del conocimiento y la tecnología, consolidar la red de infraestructura regional y social y sistemas de transporte publico urbanos y regionales", en este sentido se establecieron dentro de los catalizadores: "Habilitadores que potencian la seguridad humana y las oportunidades de bienestar", entendidos estos como, "*el conjunto de elementos estructurales que contribuyen a garantizar los derechos fundamentales, la superación de privaciones y el desarrollo las capacidades de los individuos y las comunidades. Estos habilitadores permiten contar con un entorno en donde predomine la legitimidad, la transparencia y la integridad. Contribuyen a tener un ecosistema digital confiable y seguro en el cual se puedan desarrollar actividades sociales y económicas".*

Es así como dentro de estos habilitadores se establece: "Sistemas de transporte público urbanos y regionales para aprovechar las aglomeraciones urbanas: **"Sistemas de transporte público urbanos y regionales para aprovechar las aglomeraciones urbanas";** con este habilitador se busca tal y como se desprende de las bases del PND continuar con el fortalecimiento y la implementación de los sistemas de transporte público de pasajeros que contribuyan a mejorar el acceso a los bienes, servicios y oportunidades, bajo un

enfoque diferencial, para que sean una opción de transporte accesible, asequible y sostenible; es por ello que dentro de este habilitador se comprende: a. Aumento de la oferta de transporte público urbano y regional con esquemas tarifarios diferenciales; b. Financiación sostenible de los sistemas de transporte público y c. Calidad y seguridad del servicio de los sistemas de transporte público con enfoque diferencial.

En esta misma transformación encontramos el habilitador: **"Acceso, uso y aprovechamiento de datos para impulsar la transformación social",** se considera que la disponibilidad de datos de calidad es un elemento fundamental para la formulación de políticas públicas de inclusión y protección social; es por ello que dentro de este habilitador se realizará: **a. Implementación del Programa de Datos Básicos**, para garantizar la disponibilidad de datos para el diseño de programas sociales, la investigación y el desarrollo social, económico y cultural**.; b. Interoperabilidad como bien público digital,** implementará y dispondrá de herramientas y servicios que garanticen la aplicación de la interoperabilidad por defecto en las entidades públicas**; c. Portabilidad de datos para el empoderamiento ciudadano**, con ello se busca promover y aumentar la reutilización y transmisión segura de la información, fortalecer el empoderamiento de las personas sobre sus datos y mejorar la prestación de servicios públicos; **d. Datos sectoriales para aumentar el aprovechamiento de datos en el país**; procura aumentar la disponibilidad y aprovechamiento de datos de calidad, impulsar proyectos de uso e intercambio de datos y consolidar una cultura de datos en los sectores administrativos del país. Esta estrategia abordará, entre otros elementos: i) la caracterización del ecosistema de datos sectorial; ii) el mapeo y gestión de sistemas de información y datos maestros, abiertos y de referencia; iii) la priorización de proyectos de uso e intercambio de datos; y iv) la definición de necesidades de infraestructura tecnológica para la interoperabilidad y el aprovechamiento de la información; **e. Visibilización de las desigualdades para mejorar la toma de decisiones de política social**, el DANE en coordinación con las entidades a cargo de las diferentes fuentes de información elaborará y publicará nuevas mediciones de desigualdad en torno a la tierra, la propiedad inmueble, la tenencia de activos financieros y la riqueza en el país .

Así mismo, busca establecer la importancia de las tecnologías de la información y comunicaciones como pilar fundamental para una sociedad del conocimiento y el desarrollo de las regiones de Colombia, es así como se cita literalmente: "**Democratización de las TIC para desarrollar una sociedad del conocimiento y la tecnología, conectada con el saber y los circuitos globales"**, con el fin seguir avanzando en la mentalidad y cultura digital tanto de la población mayor, personas con discapacidad, etnias, mujeres, víctimas y, por supuesto, incentivar la formación digital desde la infancia y juventud, pues, es la forma de garantizar la senda para un país más tecnificado y que logremos exportar el talento digital al mundo. Por eso, trabajaremos en paralelo por la alfabetización digital y por la cultura del conocimiento digital, en la cual fortaleceremos las habilidades en el uso de tecnologías y las motivaciones para aprovechar las TIC como herramientas de productividad y desarrollar de esta manera la economía digital en forma de emprendimientos, industria, información y conocimiento, todo lo anterior en un ambiente digital seguro, estableciendo el Plan Integral de Expansión de Conectividad Digital y Estrategia de apropiación digital para la vida.

Así las cosas, en el marco de estas transformaciones, el sector transporte actúa como catalizador en procura de la garantía de derechos fundamentales y la accesibilidad a bienes y servicios como fundamentos de la dignidad humana y condiciones para el bienestar y la calidad de vida. Asimismo, busca el fortalecimiento del sector transporte como motor de cambio para recuperar la confianza de la ciudadanía y para el fortalecimiento del vínculo Estado – Ciudadanía, teniendo entre otros enfoques que el transporte sea un servicio público accesible a la población, garantizando una infraestructura resiliente con vocación social, procurando por una movilidad segura y sostenible en el territorio colombiano y fortaleciendo las instituciones al servicio de las regiones.

En concordancia con lo antes señalado, la entidad para cumplir con su misionalidad ha considerado dentro de sus objetivos estratégicos, fortalecer las tecnologías de la información y las telecomunicaciones y el fortalecimiento institucional.

Dentro del objetivo estratégico denominado "**Implementar nuevas tecnologías con el fin de fortalecer los procesos de vigilancia, Inspección y Control – VIC como motor de cambio, para promover la confianza y el vínculo Estado Ciudadanía**", la Superintendencia de Transporte ha considerado en virtud del mencionado objetivo estratégico, el cumplimiento de las siguientes metas:

- Meta 1: Unificar los sistemas misionales de información de la Entidad.
- Meta 2: Transformar Digitalmente a la Supertransporte a través de la Política de Gobierno Digital
- Meta 3: Estructurar, analizar, procesar, definir y divulgar información estratégica de la Superintendencia de Transporte.

Dado lo anterior, conforme a las metas a cumplir en el marco del objetivo estratégico planteado le corresponde a la Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, adoptar los mecanismos necesarios para el cumplimiento de estos, a partir de las situaciones identificadas y las actividades planteadas en el plan de acción institucional-PAI-.

La Superintendencia de Transporte a través de la Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, debe garantizar los diferentes servicios internos y externos que presta la entidad a todos sus vigilados y usuarios de conformidad con las funciones a su cargo, y cumplir con los lineamientos estipulados por el MINTIC en cuanto a la implementación de la Política de Gobierno Digital, establecida mediante Decreto 1008 de 2018, el cual tiene como objetivo: "*Promover el uso y aprovechamiento de las tecnologías de la información y las comunicaciones para consolidar un Estado y ciudadanos competitivos, proactivos, e innovadores, que generen valor público en un entorno de confianza digital*".

La Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, en pro de garantizar el óptimo funcionamiento de la infraestructura tecnológica de las diferentes áreas de la Superintendencia, encuentra imperiosa la necesidad de su operación, mantenimiento y actualización, no solo de la infraestructura en sí misma, sino también de las herramientas o soluciones de software necesarias para apoyar las actividades de los diferentes procesos misionales y administrativos de la entidad.

Teniendo en cuenta lo dispuesto en la Ley 1712 de 2014, "*Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones*", la cual tiene por objeto entre otros, regular el derecho de acceso a la información pública, los procedimientos para el ejercicio y garantía del derecho y las excepciones a la publicidad de información, la Superintendencia de Transporte en concordancia con esta normativa, ha establecido como prioridad de su gestión, la disposición al público en general de la información a través de medios físicos, remotos o locales de comunicación electrónica.

En virtud de lo anterior, resulta imperioso que la Superintendencia de Transporte esté alineada con la modernización de la infraestructura tecnológica, los procesos de apropiación del conocimiento y gestión del cambio, enfocada en la operación de los procesos misionales para los cuales dispone de los sistemas de información institucional en aras de estar en sintonía con los avances en materia de la transformación digital y en cumplimiento de "*La Política de Gobierno Digital*", la cual es la política del Gobierno Nacional que propende por la transformación digital pública en el país. Con esta se busca fortalecer la relación Ciudadano - Estado, mejorando la prestación de servicios por parte de las entidades, y generando confianza en las instituciones que conforman la administración pública y el Estado en general, a través del uso y aprovechamiento de las TIC. A su vez, hace parte del Modelo Integrado de Planeación y Gestión - MIPG y se integra con las políticas de Gestión y Desempeño Institucional.

En desarrollo de ello, la Superintendencia provee a sus usuarios y el público en general, la información mínima requerida para garantizar su acceso a la información, a través de un ecosistema tecnológico que permita el acceso a datos abiertos y a la trazabilidad de la información de los actores internos y externos. Estas publicaciones se realizan principalmente de temáticas misionales como: Trámites, servicios que ofrece a los vigilados, información de gestión contractual, informes de gestión administrativa, información presupuestal y la publicación de planes institucionales y estratégicos de la entidad, entre otros.

Resulta imperioso que la Superintendencia de Transporte se prepare para ejercer una supervisión inteligente basado en los datos y la información recibida de los vigilados dedicados a: Infraestructura portuaria marítima, Infraestructura portuaria fluvial, Operadores transporte multimodal, Autoridades de tránsito, Empresas de transporte especial, Empresas de transporte de carga, Empresas de transporte mixto, Empresas carroceras, Transporte por cable, Infraestructura aeroportuaria concesionada, Infraestructura aeroportuaria no concesionada, Empresas de Transporte aéreo, Infraestructura férrea concesionada, Infraestructura férrea no concesionada, Centros integrales de atención a conductores, Empresas de pasajeros por carretera, Organismos de tránsito, Operadores férreos, Terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, Infraestructura carretera concesionada, Infraestructura carretera no concesionada, Empresas de transporte marítimo, Operadores portuarios marítimos, Operadores portuarios fluviales, Empresas de transporte fluvial, Centros de diagnóstico automotor, Centros de reconocimiento de conductores, Centro de enseñanza automovilística, Servicios conexos, Entidades desintegradoras, Sistema integrado de transporte masivo, Sistemas integrado de transporte público, Sistema estratégico de transporte público, Sistema de transporte metro, Transporte terrestre automotor con radio de acción municipal, distrital o metropolitano, entidades gubernamentales o privadas del orden nacional, departamental, municipal, que produzcan información necesaria o relevante para el ejercicio de Vigilancia, Inspección y Control, en pro de garantizar modelos de información e indicadores óptimos para la misionalidad de la entidad, que este a la vanguardia en analítica de datos, que permita a la entidad obtener información en tiempo real, históricos, no estructurados, estructurados, cualitativos, cuantitativos, geográficos, alfanuméricos, logrando identificar patrones y generar conocimientos para informar y, en algunos casos, automatizar decisiones, conectando la inteligencia y la acción.

Aunado a lo anterior, la Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, con la presente contratación busca contribuir con la eficiencia, eficacia y utilización del dato, como una herramienta para la toma de decisiones, mediante el uso de inteligencia artificial y la última tecnología en manejo, custodia, actualización, escalabilidad, conectividad, interoperabilidad de la información, implementando modelos estadísticos, de seguridad de la información, de transparencia y del dato con un propósito o dato útil, orientada a la maximización del valor público, a la promoción de la participación, al conocimiento de la realidad del sector transporte del país, siendo urgente el mejoramiento y modernización de sus fuentes de información, la seguridad de la misma, la prevención de su perdida y el uso adecuado de la misma, mediante sistemas inteligentes y autónomos, que logren que el dato no sea adulterado, modificado, eliminado, vendido, o cualquier mal uso sobre el mismo, que evite poner en riesgo la información sensible de la entidad, y que mediante el uso de tecnologías de inteligencia artificial, se llegue al resultado de supervisión inteligente, mediante predicción futura basado en modelos matemáticos y a la toma de decisiones en el presente para evitar daños o situaciones posteriores, que afecten el buen funcionamiento del transporte y sus conexos en el país.

En sintonía con lo hasta aquí manifestado, la Supertransporte debe garantizar la protección de la información, haciendo obligatorio el cumplimiento de los cuatro principios fundamentales de la seguridad de la información, el cual consiste en: asegurar la confidencialidad, la integridad, la disponibilidad y la autenticidad de esta. A continuación, se discrimina en que consiste cada uno de estos principios:

- **La confidencialidad**, hace referencia a que la información solo debe ser conocida por las personas autorizadas para ello. Es decir, ciertos datos solo pueden ser accesibles para las personas autorizadas para ello.

- **La integridad**, hace referencia a la preservación de los datos. La Supertransporte debe garantizar que estos se guardan en un sitio seguro y que no han sido manipulados por nadie, asegurar que estos no se han alterado en ningún momento, garantizando su legitimidad.

- **La disponibilidad de la información** garantiza que la misma va a estar disponible para las personas autorizadas en cualquier momento que estas la precisen, así mismo implica que, en caso de producirse algún incidente informático, la información puede ser recuperada de manera rápida y efectiva, y busca cumplir con que los datos estén siempre disponibles en todo momento, pero siempre bajo condiciones de seguridad y de recuperabilidad ante un ciberataque, o desastre informático

- **La autenticidad de la información** de la que dispone la Supertransporte debe ser legítima, garantizando que el autor de la información es auténtico.

a. Descripción de la necesidad

Los desarrollos de software con los que cuenta actualmente la entidad carecen de indicadores matemáticos sustentados en documentación, en criterios de crecimiento y escalabilidad y ha sido tímida la puesta en marcha de modelos que, basados en algoritmos matemáticos, permitan realizar planes de supervisión en puntos estratégicos o neurálgicos detectados por el uso adecuado de la información recibida

Como resultado del análisis del documento de Plan de Recuperación de Desastre 2022, las estrategias de recuperación de desastre que se deben adoptar son las siguientes:

- Implementar servicio de Centro de Datos Alterno o de Respaldo, físico o en la nube, para soportar los servicios críticos en caso de afectación del Centro de Datos Principal.
- Asegurar disponibilidad de servicios/canales de telecomunicación redundantes con proveedores distintos a los de los canales principales.
- Implementación de sistema de back up en línea con sincronización automática.
- Implementar mecanismos de entrenamiento cruzado e intercambio de roles para actividades críticas, para asegurar la disponibilidad de personal entrenado en contingencia. Dimensionar necesidades de soporte y monitoreo con base en SLAs para implementar servicios de SOC y/o esquema de monitoreo de disponibilidad con soporte en horarios no hábiles.
- Implementar herramientas de ciberseguridad que permitan prevenir, detectar, contener y superar ataques informáticos.

En virtud de lo anterior, con la implementación del sistema de supervisión inteligente, se pretende la materialización de la eficiencia administrativa mediante el uso de la tecnología y la información, implementando modelos informáticos basados en información, BIG DATA, interoperabilidad, indicadores, uso inteligente del dato, orientada a la maximización del valor público, a la promoción de la participación, siendo urgente el uso eficiente de la información actual con la que cuenta la Superintendencia de Transporte, y la información futura necesaria para el ejercicio de supervisión inteligente, basada en indicadores producto de información recaudada de entidades externas o internas, tales como el RUNT, el Ministerio de Transporte, SICOV, Agencia Nacional de Seguridad Vial y sociedades portuarias, tendientes al cumplimiento del ejercicio misional de la entidad.

Teniendo en cuenta lo expuesto y ante la necesidad de aumentar la eficiencia del uso de datos en la entidad mediante la implementación de un Sistema de Supervisión Inteligente, con el cual se fortalezca la interoperabilidad de información con fuentes internas y externas, se requiere celebrar un contrato interadministrativo con una institución pública idónea, con la experiencia y con el equipo calificado para realizar el análisis, actualizaciones, mejoras, optimización, implementación, mantenimiento, apropiación, puesta en funcionamiento y soporte, del Sistema de Supervisión Inteligente, que permita la interoperabilidad de información, mediante protocolos definidos y documentados, con cualquier entidad del país.

En sintonía con lo anterior, la Supertransporte, con la celebración del presente contrato busca fortalecer la lucha contra la corrupción y garantizar el cumplimiento efectivo de lo dispuesto en el marco normativo de Transparencia y Lucha contra la Corrupción, a partir de un trabajo articulado entre las instituciones públicas y la ciudadanía, mediante el cual se ejecutarán acciones para el seguimiento y evaluación de todos los procesos apalancado en la interoperabilidad con otros sistemas de información, y la adopción de tecnologías disruptivas (analítica de datos, inteligencia artificial, entre otros) que permita identificar riesgos de corrupción, anomalías y malas prácticas en la gestión.

Lo anterior, se desarrollará en cumplimiento del proyecto de inversión denominado "*Mejoramiento de la gestión y capacidad institucional para la supervisión integral a los vigilados a nivel nacional*" Código BPIN: 2018011000653, cuyo objetivo marco es: "Aumentar la

eficiencia y calidad en la gestión de los procesos de apoyo de la Supertransporte" y el producto es "Servicios de información actualizados"- Código SIIF: "C-2499-0600-2-0-2499067-02", contemplando la siguiente actividad: "Desarrollar, optimizar y/o adquirir software".

La necesidad aquí descrita, se encuentra contemplada dentro del Plan Institucional, Plan Estratégico de TI (PETI) y el Plan Anual de Adquisiciones de la Entidad para la presente vigencia y será ejecutada con recursos de inversión.

b. Especificaciones Técnicas.

Se encuentran definidas en el Anexo Técnico. Especificaciones Técnicas Mínimas. (Ver Anexo 1)

2. ESPECIFICACIONES DEL CONTRATO

a. OBJETO DEL CONTRATO:

"Prestación de servicios para la implementación y funcionamiento del Sistema de Supervisión Inteligente en cumplimiento del objetivo de Vigilancia, Inspección y Control (VIC) de la Superintendencia de Transporte, en el marco de la Política de Ciencia, Tecnología e Innovación y de Gobierno Digital, que permita el fortalecimiento institucional y operativo de entidad".

b. ALCANCE DEL OBJETO.

El desarrollo particular del presente contrato se desarrollará en virtud de las actividades, características, condiciones de participación de cada una de las partes, objetivos, tareas, manejo de propiedad intelectual, términos y cronogramas, aspectos financieros, personal responsable y los demás aspectos que sean pertinentes. En este sentido, las principales áreas y propósitos en los que se desarrollará el presente contrato, con la salvedad de que no se limitan exclusivamente a ellas, son las siguientes:

- **FASES DEL PROYECTO:** Alistamiento, Diseño de Arquitectura, Construcción de Modelos de Entrega, Calidad, Cierre. Fases transversales:

  - Fase Transversal 1: Definición 40 Indicadores: Diseño e implementación 10 indicadores y diseño 30 Indicadores.
  - Fase Transversal 2: Definición y cronograma de 30 campañas a usuarios y vigilados
  - Fase Transversal 3: Definición, diseño e implementación de 5 conexiones internas, 5 de interoperabilidad y transferencia de conocimiento OTIC.

- **METODOLOGIA:** La creación de tableros de control eficaces implica seguir una metodología estructurada. A continuación, se define la metodología general a seguir para desarrollar tableros de control, visores y observatorios en la Supertransporte.

  1. Definir los objetivos: Identificar los objetivos y las necesidades de información del tablero de mando. Determinar qué métricas e indicadores clave son relevantes para monitorear y tomar decisiones informadas.

  2. Identificar las fuentes de datos: Identificar las fuentes de datos necesarias para obtener la información requerida. Estas fuentes pueden incluir bases de datos, sistemas empresariales, archivos Excel u otras fuentes relevantes. Asegúrate de que los datos sean confiables y estén disponibles para su integración en el tablero de mando.

  3. Diseñar la estructura del tablero de mando: Definir la estructura y el diseño del tablero de mando. Determinar qué gráficos, tablas, indicadores y elementos visuales se utilizarán para presentar la información de manera clara y comprensible. Considera la audiencia objetivo y adapta el diseño para satisfacer sus necesidades.

4. Seleccionar las herramientas adecuadas: Elegir las herramientas adecuadas para construir y visualizar el tablero de mando. Seleccionando las herramientas especializadas en tableros de mando hasta hojas de cálculo o software de visualización de datos.

5. Recopilar y preparar los datos: Recolectar y preparar los datos necesarios para alimentar el tablero de mando. Esto puede incluir limpiar y transformar los datos, así como realizar cálculos o agregaciones para obtener las métricas deseadas.

6. Desarrollar y configurar el tablero de mando: Utilizar las herramientas seleccionadas para desarrollar y configurar el tablero de mando. Importar los datos preparados y crear visualizaciones relevantes. Se debe asegurar que el tablero de mando sea interactivo y permita explorar los datos en detalle.

7. Realizar pruebas y ajustes: Realizar pruebas exhaustivas del tablero de mando para verificar su precisión y funcionalidad. Solicitar retroalimentación de los usuarios objetivo y realizar los ajustes necesarios para mejorar la experiencia y la efectividad del tablero de mando.

8. Implementar y mantener: Una vez completadas las pruebas y los ajustes, implementar el tablero de mando en producción. Se debe contar con un plan para mantener y actualizar regularmente el tablero de mando a medida que evolucionen los requisitos y las necesidades de información.

- **TECNOLOGÍA:** La tecnología a usar es hibrida, On premises y en la Nube, para los componentes considerados Cloud, debe validarse con "Paisaje interactivo nativo de la nube CNCF" en https://landscape.cncf.io/, así mismo los profesionales de deben tener conocimientos en: Docker, Excel para el análisis de datos, Microsoft Power BI, Python, SQL, Tableau, QlikView, Apache Spark, Togaf, Arquitect Enterprice, Hadoop, MongoDB, Elasticsearch, Apache Storm, Lenguaje R, Apache Cassandra, MapR-DB, HDFS, MapR-FS, Amazon S3, Azure Blob Storage, Almacenamiento en Google, Swift, NAS, Archivos locales, Azure Databricks, MySQL, Looker Studio, Domo, Qlik Sense, QuickSight, ArcGis, Qgis, Xroad, Orfeo, jBPM, API, PostgreSQL, Azure, AWS, Oracle Cloud, .Net, BD Oracle, SQL Sever, MySQL, Web Services, ETL, FTP, SFTP, Machine learning, Daruma, Chat GPT, y los relacionados con Transformación digital de última tecnología. El aprovisionamiento de la infraestructura tecnológica dispuesta por la Supertransporte y configurados por la Universidad, priorizando las herramientas de software incluidas en la Cloud Native Interactive Landscape (CNCF por sus siglas en ingles). Se usará arquitectura dockerizada, de la virtualización a los contenedores.

- **EQUIPO DE TRABAJO:** Conformado por un equipo interdisciplinario con la idoneidad y la experticia en temas relacionados con el uso de la tecnología y la información, implementación de modelos informáticos basados en información, BIG DATA, interoperabilidad, indicadores, uso inteligente del dato, orientada a la maximización del valor público, entre otros. Anexo 1. Anexo Técnico.

- **ACUERDOS DE NIVEL DE SERVICIO**: Con estos acuerdos el contratista se compromete a cumplir los requisitos establecidos en el presente documento y en los anexos que hacen parte de esta contratación a la hora de prestar el servicio. Estos requisitos están cuantificados dentro del propio acuerdo de nivel de servicio en el Anexo 1. Anexo Técnico.

- **CONDICIONES TÉCNICAS ESTABLECIDAS PARA LEVANTAR REQUERIMIENTOS, DISEÑAR, PROBAR, PUESTA EN MARCHA Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE SUPERVISIÓN INTELIGENTE, ESTE PROYECTO NO CONTEMPLA DESARROLLO DE APLICACIONES, SINO USO DE EXISTENTES EN EL MARCO DE INTELIGENCIA, USO, DISPOSICIÓN Y CALIDAD DE INFORMACIÓN.**

De esta manera, el contrato cohesionará y fortalecerá las capacidades institucionales de la Supertransporte a saber:

- Superintendencia de Transporte: fortalecer la interoperabilidad de información con fuentes internas y externas, mediante el análisis, actualizaciones, mejoras, optimización, implementación, mantenimiento, apropiación, puesta en funcionamiento y soporte, del Sistema de Supervisión Inteligente, que permita la interoperabilidad de información, mediante protocolos definidos y documentados, con cualquier entidad del país.

c. CODIFICACIÓN CLASIFICADOR BIENES Y SERVICIOS:

Según el Clasificador de Bienes y Servicios de las Naciones Unidas, los bienes y servicios requeridos se encuentran identificados así:

Clasificación UNSPSC	Segmento	Familia	Clase	Producto
43232407	43- Difusión de Tecnologías de Información y Telecomunicaciones.	23- Software	24- Programas de desarrollo	07- Software de arquitectura de sistemas y análisis de requerimientos
43232401	43- Difusión de Tecnologías de Información y Telecomunicaciones.	23- Software	24- Programas de desarrollo	01- Software de manejo de configuraciones
43232406	43- Difusión de Tecnologías de Información y Telecomunicaciones.	23- Software	24- Programas de desarrollo	06- Software de pruebas de programas
81111501	81-Servicios Basados en Ingeniería, Investigación y Tecnología.	11- Servicios Informáticos	15 ingeniería de Software y Hardware	01- Diseño de aplicaciones de software de la unidad central
81111508	81-Servicios Basados en Ingeniería, Investigación y Tecnología.	11- Servicios Informáticos	15 ingeniería de Software y Hardware	08- Servicios de implementación de aplicaciones
81111902	81 - Manuales de propietario o usuario.	11- Servicios Informáticos	19- Sistema de recuperación de Información	01- Recuperación de información de las bases de datos en línea
55101521	55- Publicaciones impresas, Publicaciones electrónicas y accesorios.	11- Material electrónico de referencia	16- Material de referencia de software electrónico	01 – Manuales de propietario o usuario

d. TIPO DE CONTRATO: Contrato Interadministrativo.

e. PLAZO DE EJECUCIÓN: El plazo de ejecución del contrato será hasta el 15 de diciembre 2023, contados a partir de la suscripción del acta de inicio, previo cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución, es decir, la expedición del registro presupuestal y la aprobación de la garantía única de cumplimiento por parte de la Entidad.

f. LUGAR DE EJECUCIÓN: El objeto del contrato se ejecutará en la sede principal de la Superintendencia de Transporte ubicada en la calle Dg. 25g #95 a – 85, o en su defecto donde dichas sedes sean reubicadas y donde la Entidad sea responsable. En todo caso, el domicilio contractual será la ciudad de Bogotá D.C.

g. VALOR TOTAL DEL CONTRATO: El valor total de este contrato será por la suma de **DOS MIL CIENTO SESENTA Y CINCO MILLONES DE PESOS M/CTE. ($2.165.000.000)**, amparados con los CDP 77723 y 77823 de 13 de junio de 2023, incluyendo impuestos directos e indirectos, tasas y contribuciones.

h. FORMA DE PAGO: La Superintendencia de Transporte pagará el valor del contrato como se discrimina a continuación:

- **Un primer pago equivalente al cuarenta por ciento (40%) del valor del contrato, al cumplimiento de los siguientes requisitos - entregables:**

1. Contratación del 80% del equipo de trabajo.
2. Aprovisionamiento de la infraestructura tecnológica dispuesta por la Supertransporte y configurados por la Universidad, priorizando las herramientas de software incluidas en la Cloud Native Interactive Landscape (CNCF por sus siglas en ingles).
3. El plan operativo del proyecto: es el instrumento de gestión que permite concretar en acciones específicas y prácticas los objetivos estratégicos, para posibilitar su factibilidad asignando actividades, recursos, organización, tiempo, resultados esperados. Por lo anterior, se estructurará el plan operativo del proyecto considerando los siguientes aspectos, pero sin limitarse a ellos:

    - Resumen ejecutivo: Es una descripción concisa del proyecto, incluyendo los objetivos principales, el alcance, los recursos necesarios y los resultados esperados.
    - Introducción: Proporciona una visión general del proyecto, su propósito y su contexto dentro de la Supertransporte.
    - Objetivos y metas: Define los objetivos específicos que se pretenden lograr con el proyecto, así como las metas que se deben alcanzar para cumplir con dichos objetivos.
    - Alcance: Describe los límites y las fronteras del proyecto, incluyendo las funciones y características que se desarrollarán, así como las que no se abordarán.
    - Cronograma: Presenta una secuencia de actividades y tareas necesarias para completar el proyecto, estableciendo las fechas de inicio y finalización de cada una.
    - Recursos: Identifica los recursos necesarios para llevar a cabo el proyecto, como personal, equipos tecnológicos (hardware), herramientas de gestión, presupuesto, diseños de arquitectura y aplicaciones.
    - Responsabilidades: Define los roles y responsabilidades de cada miembro del equipo involucrado en el proyecto, incluyendo al gerente del proyecto, supervisor(es), miembros del equipo y comités
    - Presupuesto: Establece los costos estimados para la ejecución del proyecto, incluyendo los costos de personal, valores agregados, arquitectura tecnológica y cualquier costo asociado.
    - Gestión de riesgos: Identifica los posibles riesgos y problemas que podrían surgir durante la ejecución del proyecto, y propone estrategias para mitigarlos o resolverlos.
    - Monitoreo y seguimiento: Describe cómo se supervisará y evaluará el progreso del proyecto, incluyendo los indicadores clave de desempeño y los mecanismos de reporte.
    - Plan de comunicación y Gestión de cambio: Establece cómo se comunicará la información relacionada con el proyecto a las partes interesadas, tanto internas como externas.
    - Plan de contingencia: Contempla acciones alternativas o planes de contingencia en caso de que surjan problemas o desviaciones significativas durante la ejecución del proyecto.

4. Diseño de Arquitectura de la solución - Visor - Observatorio – Tableros

Define las metas y los objetivos generales de la solución, al tiempo que captura los procesos de automatización necesarios para completarla. Los desarrolladores reciben el SDD con la definición total del diseño de la solución, en cuanto a infraestructura, sistemas de Información y modelos de información.

El observatorio será la organización sistemática y ordenada de información veraz, actualizada y disponible sobre un conjunto de fenómenos de interés particular, cuya distribución y comportamiento debe ser analizado con el fin de tomar decisiones u orientar acciones. las funciones de los Observatorios están en apoyar o desarrollar investigación institucional, realizar un registro de las

acciones y mantener informada a la comunidad de los hallazgos que ocurren en el proceso de la vigilancia, Inspección y Control de la entidad.

Es una poderosa herramienta para promover la participación ciudadana y buscar el empoderamiento de la sociedad, a través de transparentar y legitimar la información disponible, respecto de diversos temas de interés en el transporte. La apariencia y el uso para el Observatorio, será contemplado como sitio web, desde donde se dispone un instrumento de análisis y consulta, así como un espacio de observación a fin de dar notoriedad a cualquier actividad apoyada en las tecnologías de información y comunicación (TIC), para la toma de decisiones y directrices de la entidad.

5. Diseño de Arquitectura de datos + GIS

Identifica los procesos, sistemas y operativa necesaria para identificar, acceder, interoperar y gestionar los datos de gobierno. Dentro de la arquitectura de datos se desarrollan los siguientes elementos: Modelo de Datos: Entidades y Vocabularios. Principios que rigen a los datos de gobierno. Así mismo se debe modelar la información Geográfica GIS y Alfanumérica

6. Diseño de Arquitectura de Infraestructura, seguridad y desastre controlado

Es la capa final del montaje de la solución y debe definirse desde el inicio para tener controlado el proyecto y sin tropiezos, donde todas las definiciones y acuerdos definidos en las otras capas se deben concretar en plataformas de hardware y software específicas.

Requiere un conocimiento particular de la actualidad tecnológica en sus varios ejes de desarrollo. Se deben estudiar entonces la evolución tecnológica de los distintos componentes de una solución de infraestructura, así como las posibles alternativas de arquitectura que se derivan de esta evolución.

A su vez acá se debe definir el modelo se seguridad tecnológica y técnica de la solución

7. Diseño de Arquitectura de Interoperabilidad

Es el diseño para intercambiar información y conocimiento en el marco de sus procesos de negocio para interactuar hacia objetivos de vigilancia, inspección y control, con el propósito de facilitar la entrega de servicios digitales a ciudadanos, vigilados y a otras entidades, mediante el intercambio de datos entre sus sistemas TIC.

En este sentido el Marco de Interoperabilidad es el enfoque común para la prestación de servicios de intercambio de información de manera interoperable. Este marco define el conjunto de principios, recomendaciones y lineamientos que orientan los esfuerzos políticos y legales, organizacionales, semánticos y técnicos de las entidades con el fin de facilitar el intercambio seguro y eficiente de información, se usara XROAD, obligatoriamente.

8. Diseño de Arquitectura de auditoría, alertas y comunicaciones

Es el diseño del proceso de auditoría, seguimiento, puntos de mejora, alertas sobre la información y los indicadores, se debe partir de la correcta disposición de la información y las alertas que pueden presentarse por la carencia o incumplimiento de los proveedores de esta, así como las alertas después del manejo y estructuración de indicadores, con este diseño se deben construir los esquemas de bases de datos de Landing y TakeOff de la solución.

9. Diseño de Arquitectura de documentación

Es el diseño de toda la documentación del proyecto, desde el inicio se debe implementar el proceso documental propio del mismo, desde cinco vistas:

- Vista lógica. Modela elementos que soportan la funcionalidad que el sistema provee al usuario final de un punto de vista estático o dinámico mediante diagramas tales como clases, paquetes y secuencia.
- Vista de proceso. Esta vista modela los aspectos dinámicos del sistema y captura aspectos tales como concurrencia y sincronización mediante diagramas tales como el de actividades, en ella están las comunicaciones, el uso y apropiación, el vínculo con las personas.
- Vista de desarrollo. Modela la organización estática de la solución en su ambiente de desarrollo, típicamente mediante diagramas de componentes.
- Vista física. Modela el mapeo de la solución con el hardware, típicamente con diagramas de implantación.
- Vista de casos de uso. Esta es la vista es central al modelo y agrupa escenarios de casos de uso principales. Para su representación se puede usar un diagrama de casos de uso acompañado de descripciones textuales de los escenarios. Las otras vistas deben permitir comprender la manera en que los escenarios de casos de uso son soportados por la arquitectura.

CONTENIDO Y CRITERIOS DE ACEPTACIÓN PREVIOS AL PAGO: Aceptación y aprobación del Plan Operativo del Proyecto, así como de cada uno de los entregables aquí señalados, por parte del Comité Técnico, en los términos establecidos en el cronograma del proyecto.

- **Un segundo pago equivalente al cuarenta por ciento (40%) del valor del contrato, al cumplimiento de los siguientes requisitos -entregables:**

1. Ejecución de: Modelos de Interoperabilidad
2. Ejecución de Inteligencia Artificial – BOT - Hackaton

CONTENIDO Y CRITERIOS DE ACEPTACIÓN: Aceptación y aprobación de la totalidad de los entregables aquí señalados, por parte del Comité Técnico.

- **Un tercer pago equivalente al veinte por ciento (20%) del valor del contrato, al cumplimiento de los siguientes requisitos (entregables):**

1. Actualización de Arquitectura Empresarial
2. Implementación del Plan de Recuperación de Desastre
3. Implementación de Modelo Inteligente de Supervisión
4. Diseño, creación y aprobación de Documentación: Técnica, Operativa, de Usuario.
5. Certificación de Seguridad y Aseguramiento de Calidad
6. Gestión del Cambio, Uso y apropiación
7. Dos eventos de Desastre controlado
8. Consultoría en: Inteligencia Artificial, Machine Learning y Transformación Digital y toma de decisiones
9. Cierre del proyecto: Operativo, Técnico y Jurídico

CONTENIDO Y CRITERIOS DE ACEPTACIÓN: Aceptación y aprobación de la ejecución de los entregables y actividades planeadas del proyecto por parte del Comité Técnico.

Los desarrolladores involucrados en el proyecto, por parte del proveedor, deberán efectuar la cadena de transferencia con su correspondiente registro ante de la Dirección Nacional de Derechos de Autor, a su vez dicho proveedor deberá efectuar la cesión de los derechos de autor a la **SUPERTRANSPORTE** con el correspondiente registro.

REQUISITOS PARA EFECTUAR LOS PAGOS:
Para efectos de los pagos, se realizará contra presentación de la factura respectiva, aprobación del pago por parte de los miembros del comité técnico, certificación de cumplimiento a satisfacción expedido por el supervisor del contrato, certificación de paz y salvo de aportes parafiscales. La acreditación de este soporte se requerirá para la realización de cada pago al tenor de lo dispuesto por el artículo 23 de la Ley 1150 de 2007.

PARÁGRAFO PRIMERO: Los pago se realizarán en concordancia con lo señalado en la Ley 2024 del 23 de julio de 2020 o Ley de Pago en Plazos Justos, previa entrega de la facturación electrónica validada previamente por la DIAN, según aplique al régimen tributario del contratista, y en todo caso dando cumplimiento a los requisitos exigidos en el Estatuto Tributario y demás normas que lo modifiquen, adicionen o aclaren, además del comprobante o certificación de PAGO AL SISTEMA DE SEGURIDAD SOCIAL INTEGRAL Y PARAFISCALES, conforme con el Artículo 50 de la ley 789 de 2002, lo cual se hará mediante certificación expedida por el revisor fiscal o por el contador o el representante legal según corresponda y demás normas que lo modifiquen, reglamentan o complementen, dichos documentos serán entregados al supervisor del contrato para su revisión y aprobación a satisfacción. Todos los documentos deberán radicarse a través de la plataforma SECOP II. Si la factura no ha sido correctamente elaborada o no se acompañan los soportes requeridos para el pago, y/o se presenten de manera incorrecta, el término para el pago solo empezará a contarse desde la fecha en que se aporte el último documento y/o se presente en debida forma. Las demoras que se presenten por estos conceptos serán responsabilidad del CONTRATISTA y no tendrán por ello derecho al pago de intereses o compensación de ninguna naturaleza.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Los pagos se realizarán a través de la cuenta de ahorros y/o corriente que disponga la Universidad, acorde con la certificación expedida por la entidad financiera aportada. No obstante, lo señalado en la presente cláusula, los desembolsos estarán sujetos a la cuantía de los montos aprobados en el Programa Anual Mensualizado de Caja (PAC).

PARÁGRAFO TERCERO: Los documentos antes mencionados serán radicados a través de la Ventanilla única de Radicación – VUR, de la Superintendencia de Transporte, que atiende de lunes a viernes de 8:00 am a 5:00 pm. Jornada continua.

PARAGRAFO CUARTO: La Superintendencia de Transporte no reconocerá pagos no autorizados por el Supervisor del contrato, ni pagos que se encuentren por fuera de los valores contratados.

i. CONCORDANCIA DEL OBJETO DEL CONTRATO CON EL RUBRO PRESUPUESTAL:

No. de CDP	Tipo Presupuestal	Rubro Presupuestal	Descripción en el PAA	Disponibilidad presupuestal IVA Incluido
77723	Inversión	C-2410-0600-3-0-2410003-02 ADQUISICIÓN DE	Prestación de servicios para la implementación y funcionamiento del Sistema	$625.367.220,00

			BIENES Y SERVICIOS - DOCUMENTOS DE INVESTIGACIÓN - FORTALECIMIENTO A LA SUPERVISIÓN INTEGRAL A LOS VIGILADOS A NIVEL NACIONAL	de Supervisión Inteligente en cumplimiento del objetivo de Vigilancia, Inspección y Control (VIC) de la Superintendencia de Transporte, en el marco de la Política de Ciencia, Tecnología e Innovación y de Gobierno Digital, que permita el fortalecimiento institucional y operativo de entidad.		
	77823	Inversión	C-2499-0600-2-0-2499067-02 ADQUISICIÓN DE BIENES Y SERVICIOS - SERVICIOS TECNOLÓGICOS - MEJORAMIENTO DE LA GESTIÓN Y CAPACIDAD INSTITUCIONAL PARA LA SUPERVISIÓN INTEGRAL A LOS VIGILADOS A NIVEL NACIONAL	Prestación de servicios para la implementación y funcionamiento del Sistema de Supervisión Inteligente en cumplimiento del objetivo de Vigilancia, Inspección y Control (VIC) de la Superintendencia de Transporte, en el marco de la Política de Ciencia, Tecnología e Innovación y de Gobierno Digital, que permita el fortalecimiento institucional y operativo de entidad.	$1.549.511.738,00	
	TOTAL				$ 2.174.878.958	

j. OBLIGACIONES DE LAS PARTES:

- **OBLIGACIONES GENERALES DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE:**

1. Aprobar el Plan Operativo del Proyecto con sus actividades específicas.
2. Designar al funcionario que ejercerá la supervisión del contrato.
3. Designar a los funcionarios y/o contratistas que formarán parte del Comité Técnico del contrato.
4. Hacer el seguimiento al desarrollo de las actividades inherentes a la ejecución del contrato, a través de los supervisores.
5. Impartir las directrices y orientaciones frente al desarrollo del contrato.
6. Autorizar los pagos dentro de los plazos y con las condiciones establecidas en el contrato.
7. Conceptuar y aprobar a través de la supervisión, los productos entregables y documentos técnicos presentados por el contratista.
8. Facilitar la información que sea de interés y de importancia para el desarrollo del objeto del presente contrato, a través del supervisor.
9. Concurrir con el contratista a la liquidación del contrato.

- **OBLIGACIONES GENERALES DEL CONTRATISTA:**

1. Cumplir el objeto pactado en el presente contrato, las especificaciones técnicas previstas en los estudios previos, la propuesta presentada y los aspectos técnicos pertinentes señalados en el anexo técnico, para la ejecución idónea de este.

2. Cumplir con las condiciones técnicas, económicas y comerciales presentadas en su propuesta y garantizar su ejecución dando pleno cumplimiento a los lineamientos y políticas establecidos por la Superintendencia y a las instrucciones que esta imparta a través del supervisor.
3. Presentar los informes y/o documentos técnicos a la Superintendencia de acuerdo con lo establecido en el contrato dentro de los plazos pactados.
4. Designar un representante del equipo de trabajo para conformar el Comité Técnico del contrato, dentro los cinco (5) días hábiles siguientes a la suscripción y perfeccionamiento del mismo.
5. Reportar al supervisor del contrato, de manera inmediata, cualquier novedad o anomalía que afecte la ejecución del contrato.
6. Conformar y disponer en forma permanente de un equipo profesional y técnico, idóneo y suficiente, que atienda el cumplimiento de los compromisos del contrato, propendiendo que este personal no sea modificado durante la ejecución del contrato, salvo que se acredite un igual o mejor perfil del inicialmente previsto, no obstante, en caso de presentarse la necesidad, la modificación deberá ser concertada con el comité técnico, y aprobada por la supervisión.
7. Mantener la confidencialidad sobre la información manejada en el desarrollo del contrato, la cual podrá ser suministrada o divulgada por solicitud de los organismos de control y vigilancia, o entregada a terceros siempre y cuando medie autorización previa escrita por parte del comité técnico y de los supervisores del contrato. El uso de la información generada en el marco del presente contrato por parte del contratista está sujeto a la aprobación previa del comité técnico y a la citación de su autoría compartida conforme a las directrices de forma que señale la Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.
8. Dar cumplimiento a las obligaciones con los sistemas de seguridad social, salud, pensiones y aportes parafiscales, cuando haya lugar, y presentar los documentos respectivos que así lo acrediten, conforme lo establecido en el artículo 50 de la Ley 789 de 2002, en la Ley 828 de 2003, en la Ley 1562 de 2012 y demás normas que las modifiquen.
9. Obrar con lealtad y buena fe en el desarrollo del contrato, evitando dilaciones que afecten el objeto del contrato.
10. Dar aplicación a las políticas y emplear los formatos del Sistema Integrado de Gestión, Sistema de Seguridad de la Información y demás, aprobados por la Entidad.
11. Comprometerse con el cumplimiento de lo establecido en el Decreto 1072 de 2015 "*Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo*" y normas concordantes de Seguridad y Salud en el Trabajo.
12. Cumplir oportunamente con todos los procedimientos y exigencias establecidos para el contrato y sus modificaciones en la plataforma SECOP II, de manera inmediata.
13. Constituir las garantías pactadas en el contrato y realizar las modificaciones necesarias cuando a ello haya lugar.
14. Cumplir con las directrices que defina la Superintendencia, (políticas, procedimientos, lineamientos técnicos, manuales de programa, resoluciones, protocolos, guías, instructivos, formatos del Sistema de Gestión de la Calidad, Sistema de Seguridad de la Información, etc.) e implementar una ruta básica de excelencia alineada al Sistema Integrado de Gestión, que se lidera en la Superintendencia.
15. Llevar el archivo en digital de toda la documentación técnica y financiera de la ejecución del contrato y al final de éste, hacer entrega a la Superintendencia de estos, acorde con lo establecido en los productos e informes requeridos y pactados, y de acuerdo con el manual de archivo y correspondencia vigente y/o normas del Archivo General de la Nación, cuando a ello hubiere lugar.
16. Participar en las reuniones (encuentros o comités, según corresponda), relacionadas con la ejecución del objeto del contrato y los compromisos pactados, a los cuales sea convocado por parte de la Superintendencia, cuando a ello hubiere lugar.
17. Responder ante terceros por los daños que se ocasionen y que provengan de causas que le sean imputables.
18. No acceder a peticiones o amenazas de quienes actúan por fuera de la ley con el fin de obligarlos a hacer u omitir algún acto o hecho. cuando se presenten tales peticiones o amenazas la Universidad deberá informar inmediatamente de su ocurrencia a la Superintendencia y a las demás autoridades correspondientes para que ellas adopten las medidas y correctivos que fueren necesarios. El incumplimiento de esta obligación y la celebración de pactos o acuerdos prohibidos podrá dar lugar a la declaratoria de incumplimiento e imposición de las sanciones a que haya lugar.
19. Asumir los riesgos establecidos en la matriz de riesgos del contrato.

20. El contratista declara que cuenta con una Política de Seguridad y Salud en el trabajo y cumple con lo establecido en la normatividad nacional vigente y aquella que lo reglamente, modifique y/o complemente, aplicable para la protección de los eventuales trabajadores que, durante la ejecución del presente contrato deba vincular, directa o indirectamente, a fin de cumplir los compromisos pactados. Además, que cumple con las auditorías periódicas, certificados de capacitación en el tema y demás medidas establecidas en normas concordantes; tendientes al cumplimiento íntegro de las políticas del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el trabajo que le corresponden.
21. Concurrir con la Superintendencia a la liquidación del contrato.
22. Las demás inherentes al objeto y a la naturaleza del contrato y aquellas indicadas por la Supervisión para el cabal cumplimiento del objeto del contrato.

k. OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DEL CONTRATISTA

Además de las obligaciones generales, incluidas en el presente documento, el Contratista se compromete a:

1. Cumplir con cada una de las especificaciones dispuestas en el Anexo 1. Anexo Técnico del contrato y en el presente documento, así mismo asegurar e identificar las tareas y actividades que por la necesidad del proyecto deban ejecutarse de manera simultánea y disponer de la logística, personal necesario y de equipos tecnológicos requeridos en el citado Anexo.
2. Formular y entregar el Plan de Trabajo del Proyecto, el cual debe contener el cronograma de actividades.
3. Asegurar que el sistema **almacene y transmita** los datos cumpliendo con el modelo de datos definido por la Superintendencia de Transporte.
4. Desarrollar **e implementar un mecanismo** de comunicación a través del software de código abierto XROAD, en virtud de los lineamientos de la Política de Gobierno Digital liderada por Mintic.
5. Elaborar el protocolo de pruebas a los indicadores de medición construidos, que permitan verificar el correcto resultado de estos, encaminado a evaluar el rendimiento de los procesos misionales de la Superintendencia de Transporte.
6. Garantizar que la transmisión de datos cumpla con estándares de seguridad y mecanismos de interoperabilidad que se definan y aprueben para el proyecto acordes con la normativa que aplique para este efecto.
7. Recomendar todas aquellas variables de optimización y mejora de la disposición y uso de la información que se consideren indispensables para el desarrollo del presente proyecto.
8. El Contratista deberá contar con la capacidad de recopilar información relevante de diversas fuentes, como bases de datos, sistemas empresariales y fuentes externas. Además, deberá ser capaz de analizar y procesar estos datos para generar información útil y eficaz para la toma de decisiones.
9. El Contratista deberá asegurar la existencia de una infraestructura adecuada para respaldar las operaciones del Sistema de Supervisión Inteligente, la cual debe incluir el desarrollo y mantenimiento de bases de datos y servidores, así como herramientas para analizar, visualizar, y almacenar datos e información.
10. El Contratista deberá garantizar durante toda la ejecución del contrato que el equipo de trabajo cuente con la experiencia e idoneidad en la implementación y configuración de herramientas y software de Inteligencia de Negocios como plataformas de inteligencia empresarial, herramientas de visualización de datos y soluciones de almacenamiento y recuperación de datos, así como en la generación de informes y paneles de control que presenten los datos de manera clara y comprensible.
11. El contratista deberá proporcionar soporte técnico continuo para resolver cualquier problema o incidente que surja en el uso de los servicios; esto incluye la resolución de problemas técnicos como ajustes a los visores, actualizaciones de software y capacitación para los usuarios finales.
12. Brindar el servicio de soporte según los ANS establecidos en el Anexo 1. ANEXO TECNICO SUPERVISIÓN INTELIGENTE.
13. Aplicar los lineamientos establecidos en el Modelo Integrado de Planeación y Gestión – MIPG de la Superintendencia de Transporte.
14. Usar única y exclusivamente la infraestructura que disponga la SUPERTRANSPORTE necesaria para todos los ambientes de producción.

15. Realizar las respectivas actividades de transferencia de conocimiento de los productos desarrollados y desplegados en producción al personal de la Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y a las demás áreas funcionales de la entidad.
16. Garantizar el uso y apropiación del sistema a través de su amplia experiencia en el manejo del contacto con los interesados, poniendo al servicio de la Supertransporte, todo el conocimiento en "Gestión de Cambio", medios audiovisuales, escritos, fonográficos, multimediales, conferencias, exposiciones, para el cumplimiento del proyecto a todas las áreas de la entidad.
17. Entregar el código fuente versionado y definitivo de las aplicaciones desarrolladas en el repositorio dispuesto por la Superintendencia de Transporte.
18. Entregar toda la documentación técnica y de usuario en idioma español, en medios magnéticos editables.
19. Atender controles de cambios sugeridos por la entidad y evaluar la viabilidad en la programación, en pro, del menor impacto a las fechas de entrega pactadas en el cronograma.
20. Brindar a la Superintendencia de Transporte durante el tiempo que dure el presente contrato, la asesoría y la asistencia necesaria para la ejecución de este.
21. Garantizar el suficiente recurso físico y tecnológico, incluyendo mínimo el equipo de cómputo y licenciamiento necesario, para dar cumplimiento al objeto del contrato.
22. Atender la garantía de los desarrollos producto del contrato, durante seis (6) meses posteriores a la finalización de este, sin que ello implique el reconocimiento de horas y costos adicionales en cualquiera de las actividades, es decir, que por efecto de garantía no se reconocerá el valor de las horas requeridas por el equipo de trabajo la Universidad para resolver la situación de falla.
23. Mantener las condiciones mínimas de cada uno de los perfiles profesionales solicitados por la Superintendencia de Transporte, sin que en ningún caso desmejoren las propuestas por la Universidad.
24. Realizar las actualizaciones de todos los documentos técnicos como arquitectura de solución, requerimientos funcionales y no funcionales, documentación del código fuente, manual de usuarios, manual técnico, catálogo de datos, diccionario de datos, catálogo de servicios y demás documentos que requieran actualización de manera versionada o a través de un mecanismo de versionamiento aprobado por el supervisor del contrato.
25. Garantizar que el personal que se vincule o contrate para la ejecución del contrato, cumpla durante el plazo de éste, con el pago de los aportes al Sistema de Seguridad Social Integral de acuerdo con lo previsto en la normativa.
26. Adelantar las actuaciones administrativas, técnicas, jurídicas y financieras requeridas para la correcta ejecución del objeto del contrato y de las actividades establecidas en virtud de este.
27. Suscribir conjuntamente con la Supervisión, previo al acta de inicio, el **ACUERDO DE CONFIDENCIALIDAD,** de la información establecido en el Anexo 2, según el objeto del contrato y lo establecido en el Manual de Contratación de la Entidad
28. En general las que se desprendan de la naturaleza y objeto del contrato.

I. MODALIDAD DE SELECCIÓN Y FUNDAMENTOS JURIDICOS QUE LA SOPORTAN

La Constitución Política de Colombia consagra en su artículo 209, que: "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. Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado (...)".

Aunado a lo anterior, el Artículo 113 de la Constitución Política señala cuáles son las Ramas del Poder Público para la realización de las funciones del Estado y contempla además que "Los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines".

De la misma manera, el artículo 6° de la Ley 489 de 1998, 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.

Así mismo, el literal c del numeral 4 del artículo 2 de la ley 1150 de 2007, modificado por el artículo 92 de la Ley 1474 de 2011 el cual 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"

El artículo 2.2.1.2.1.4.4 del Decreto 1082 de 2015, "Convenios o contratos interadministrativos. La Modalidad de selección para la contratación entre Entidades Estatales es la contratación directa; y en consecuencia, le es aplicable lo establecido en el artículo 2.2.1.2.1.4.1 del presente decreto (…)".

La contratación directa es un mecanismo de selección de carácter excepcional, en virtud de la cual las entidades públicas, en los casos expresa y taxativamente previstos en el numeral 4 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, pueden celebrar contratos a través de un procedimiento distinto al establecido para un proceso de licitación pública o concurso, mediante trámite simplificado, abreviado, ágil y expedito, que debe cumplir con los principios que orientan la actividad contractual, en especial y sin limitarse a éstos, los de selección objetiva, transparencia, igualdad, libre concurrencia, economía y responsabilidad, consagrados en la Ley 80 de 1993, 1150 de 2007 y demás normas concordantes.

En las causales previstas en el numeral 4 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, expresamente se señala que la modalidad de selección de contratación directa solamente procederá, entre otros casos, para los contratos interadministrativos, cuya procedencia en términos del literal c de la norma mencionada, están supeditados a 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 que no se trate de 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.

En este orden de ideas se considera que, (i) por tratarse de una contratación entre entidades estatales, (ii) constatarse que las obligaciones derivadas del presente proceso guardan relación directa con el objeto de la entidad contratista y (iii) al tratarse de una tipología contractual de las expresamente previstas en la Ley, resulta procedente celebrar un contrato interadministrativo mediante la modalidad de selección de contratación directa.

Por su parte, conviene precisar que a la presente contratación le son aplicables, entre otras, las disposiciones contenidas en los artículos 2.2.1.2.1.4.1 y 2.2.1.2.1.4.4 del Decreto 1082 de 2015, que respectivamente señalan:

Artículo 2.2.1.2.1.4.1. Acto administrativo de justificación de la contratación directa. La *Entidad Estatal debe señalar en un acto administrativo la justificación para contratar bajo la modalidad de contratación directa, el cual debe contener:*

1. *La causal que invoca para contratar directamente.*
2. *El objeto del contrato.*
3. *El presupuesto para la contratación y las condiciones que exigirá al contratista.*
4. *El lugar en el cual los interesados pueden consultar los estudios y documentos previos. Este acto administrativo no es necesario cuando el contrato a celebrar es de prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión, y para los contratos de que tratan los literales (a) y (b) del artículo 2.2.1.2.1.4.3 del presente decreto.*

Artículo 2.2.1.2.1.4.4. Convenios o contratos interadministrativos. L*a modalidad de selección para la contratación entre Entidades Estatales es la contratación directa; y en consecuencia, le es aplicable lo establecido en el artículo 2.2.1.2.1.4.1 del presente decreto.*

Cuando la totalidad del presupuesto de una Entidad Estatal hace parte del presupuesto de otra con ocasión de un convenio o contrato interadministrativo, el monto del presupuesto de la primera deberá deducirse del presupuesto de la segunda para determinar la capacidad contractual de las Entidades Estatales.

Que de conformidad con el inciso segundo del artículo 209 de la Constitución Política de Colombia, las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado.

Que el artículo 6 de la Ley 489 de 1998, en concordancia con los principios establecidos en la Constitución Política, 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 la Ley 1150 de 2007, en su artículo 2° determinó que las modalidades de selección de contratistas serían "*la licitación pública, la selección abreviada, el concurso de méritos, la contratación directa y la mínima cuantía*".

Que a su vez el literal c) del numeral 4 del artículo 2 de la ley 1150 de 2007, contempla como causal de contratación directa, para el caso de los 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, cuando el objeto corresponda a contrato de consultoría podrá acudirse a contratación directa cumpliendo con ciertas condiciones, ya que en literal c) del numeral 4 del artículo 2 de la ley 1150 de 2007, se encuentra como excepción la celebración de contratos interadministrativos por parte de las Instituciones de educación superior públicas cuando se trate de obra, suministro, prestación de servicios de evaluación de conformidad respecto de las normas o reglamentos técnicos.

La Universidad Tecnológica de Pereira, es una Institución de educación superior pública, que de acuerdo con el literal c) del numeral 4 del artículo 2 de la ley 1150 de 2007, está facultada a realizar contratos interadministrativos, siempre y cuando las actividades tengan relación directa con el objeto de la Universidad.

El artículo 95 de la ley 1474 de 2011, que modifica el inciso 2 del literal c) del numeral 4 del artículo 2 de la ley 1150 de 2007, contempla, cuando la ejecución del contrato interadministrativo tenga relación directa con el desarrollo de la actividad, es decir en este caso de la Institución de educación superior pública.

El Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil, Consejero Ponente: WILLIAM ZAMBRANO CETINA, el veintiocho (28) de junio de dos mil doce (2012), radicación número: 11001-03-06-000-2012-00016-00(2092), confirmó que cuando la actividad a desarrollar está directamente relacionada con el objeto de la universidad se aplica lo contemplado en el artículo 95 de la ley 1474 de 20221, que modificó el inciso 2 del literal c) del numeral 4 del artículo 2 de la ley 1150 de 2007, en cuanto a la contratación directa.

De conformidad con el Acuerdo del Consejo Superior Universitario No. 014 de 12 de octubre de 1999, "por medio del cual se reforma el estatuto general y se dictan otras disposiciones", La Universidad Tecnológica de Pereira, "*es un ente universitario autónomo del orden nacional, con régimen especial, con personería jurídica, autonomía administrativa, académica, financiera y patrimonio independiente, vinculado al Ministerio de Educación Nacional, cuyo objeto es la educación superior, la investigación y la extensión.*"[1]

[1] Artículo 1. del Acuerdo del Consejo Superior Universitario de la UTP No. 014 de 12 de octubre de 1999, "por medio del cual se reforma el estatuto general y se dictan otras disposiciones".

Así mismo dentro de la misionalidad de la Universidad Tecnológica de Pereira, se evidencia que esta "*ejerce sus propósitos de formación integral en los distintos niveles de la educación superior, investigación, extensión, innovación y proyección social; con principios y valores apropiados por la comunidad universitaria en el ejercicio de su autonomía.*

Una comunidad universitaria comprometida con la formación humana y académica de ciudadanos con pensamiento crítico y capacidad de participar en el fortalecimiento de la democracia; con una mirada interdisciplinar para la comprensión y búsqueda de soluciones a problemas de la sociedad, fundamentada en el conocimiento de las ciencias, las disciplinas, las artes y los saberes.

Vinculada a redes y comunidades académicas locales y globales mediante procesos de investigación que crean, transforman, transfieren, contextualizan, aplican, gestionan, innovan e intercambian conocimiento, para contribuir al desarrollo económico y social de manera sostenible".[2]

Aunado a lo anterior se evidencia que "*Sus funciones misionales le permiten ofrecer servicios derivados de su actividad académica a los sectores público o privado en todos sus órdenes, mediante convenios o contratos para servicios técnicos, tecnológicos científicos, artísticos, de consultoría o de cualquier tipo afín a sus objetivos misionales."*[3]

Por lo manifestado, teniendo en cuenta que dentro de la misionalidad de la Universidad se encuentra la investigación, extensión, innovación y proyección social y así mismo que sus funciones misionales le permiten ofrecer servicios derivados de su actividad académica a los sectores público o privado mediante convenios o contratos para servicios técnicos, tecnológicos científicos, artísticos, de consultoría o de cualquier tipo afín a sus objetivos misionales con una relación directa al objeto "Implementar nuevas tecnologías con el fin de fortalecer los procesos de vigilancia, Inspección y Control – VIC como motor de cambio, para promover la confianza y el vínculo Estado Ciudadanía", se ha considerado oportuno celebrar el presente contrato interadministrativo con esta institución universitaria.

Que el artículo 3 de la Ley 80 de 1993, consagra "*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 obtención de dichos fines*", en esa medida los contratos interadministrativos se constituyen en una de las posibilidades de contratación directa, que el estatuto contractual consagra para las entidades estatales con el fin de alcanzar dichos fines.

Consideraciones especiales acerca de La Universidad Tecnológica de Pereira

La Universidad Tecnológica de Pereira fue creada por la Ley 41 de 1958, es un ente universitario autónomo del orden nacional, con régimen especial, con personería jurídica, autonomía administrativa, académica, financiera y patrimonio independiente, vinculado al Ministerio de Educación Nacional, cuyo objeto es la educación superior, la investigación y la extensión, por lo que para el cumplimiento de sus fines definidos en el Acuerdo del Consejo Superior Universitario de la UTP No. 014 de 12 de octubre de 1999, la Universidad Tecnológica de Pereira tiene autonomía para usar, gozar y disponer de los bienes y rentas que conforman su patrimonio, para programar, aprobar, modificar y ejecutar su propio presupuesto en los términos que defina la ley orgánica de presupuesto y la correspondiente ley anual, teniendo en cuenta su naturaleza y régimen jurídico especiales.

Que en concordancia con lo antes señalado, dentro de los principios de la Universidad Tecnológica de Pereira se encuentra que esta "*Desarrollo de conocimiento pertinente al servicio de la sociedad, para el direccionamiento y la búsqueda de soluciones adecuadas y oportunas, que contribuya al bienestar y mejoramiento de la calidad de vida de las comunidades.*" y "*Mitigación de los impactos negativos entre las dimensiones ambiental, económica y social en el ejercicio de los propósitos y funciones misionales, en búsqueda*

[2] Artículo 2. Ibidem.
[3] Artículo 2B Ibidem.

de sostenibilidad ambiental y de una mejor calidad de vida."[4] De igual manera, en el artículo 4 del citado acuerdo se señala dentro de los propósitos de la Universidad: *"Ser una Universidad del Saber donde la docencia, la investigación y la extensión propendan por el desarrollo integral del hombre y la sociedad" y "Participar y promover diferentes procesos de desarrollo social para contribuir al mejoramiento de la sociedad (…)".*[5]

Que, para el presente proyecto, la Universidad Tecnológica de Pereira dispone de tres ventajas competitivas: 1. El profundo conocimiento acerca de la naturaleza de las necesidades que se pretenden satisfacer con la presente contratación. 2. Dispone de un equipo conocedor de la misionalidad de la Superintendencia de Transporte. Y finalmente, 3. Posee facultades académicas que pueden soportar la realización del proyecto con suficiente experticia académica sobre los temas del proyecto. En este sentido, la Universidad Tecnológica de Pereira dispone de un equipo mínimo experto con perfiles complementarios e interdisciplinario de profesionales y personal administrativo del cual se garantiza su idoneidad para el buen éxito del proyecto.

Vale la pena destacar que en sus últimos 10 años la Universidad Tecnológica de Pereira ha venido impulsando programas de formación avanzada o de Postgrado, en distintos campos del saber y así mismo este año recibió de parte de la Fundación Madri+D, resolución de acreditación institucional de alta calidad con el sello "*Sofía a la Universidad Tecnológica de Pereira UTP*", y se convierte en la primera institución en Latinoamérica en recibir este reconocimiento.

Este sello evalúa 11 estándares, alineados con los ESG (Criterios y directrices para el aseguramiento de Calidad en el Espacio Europeo de Educación Superior) de los cuales la totalidad obtuvo concepto favorable por parte de la entidad evaluadora.

El sello SOFÍA acredita instituciones y universidades en todo su conjunto, con pares expertos iberoamericanos, permitiendo a la institución registrarse en la Base de Datos del Sistema de Aseguramiento de Calidad Europeo – DEQAR (Database of External Quality Assurance Results).

Estar en esta base de datos le permite a la UTP ampliar horizontes en el ámbito internacional para su comunidad universitaria, facilitando la interacción en redes académicas e investigativas a nivel mundial, abriendo la puerta para el reconocimiento de titulaciones a nivel europeo.

Por lo anterior, y dada la compatibilidad y las funciones asignadas a las entidades estatales que participan en el contrato, el fundamento jurídico aplicable es el definido para un contrato interadministrativo, el cual se suscribe directamente con La Universidad Tecnológica de Pereira, considerando su amplia experiencia en contratos con objetos similares en cuanto la implementación y funcionamiento del Sistema de Supervisión Inteligente en cumplimiento del objetivo de Vigilancia, Inspección y Control (VIC) de la Superintendencia de Transporte, en el marco de la Política de Ciencia, Tecnología e Innovación y de Gobierno Digital, que permita el fortalecimiento institucional y operativo de entidad. Aunado a lo anterior, la Universidad cuenta con la capacidad técnica, administrativa, jurídica y contable y también con la experiencia suficiente e idónea para realizar un proyecto que permita satisfacer la necesidad planteada y definida en el presente documento.

Para seleccionar a la universidad se verificó su idoneidad, teniendo en cuenta entre otros los rasgos identificados en el estudio de sector y la caracterización de la cotización recibida en el marco del estudio de mercado adelantado por la Oficina de la OTIC, mediante SIP-007-2023. Estos ejercicios permitieron establecer que La Universidad Tecnológica de Pereira, cuenta con una serie de cualidades que permitirán fortalecer las condiciones necesarias para la adecuada ejecución del proyecto. Así mismo se suscribe en virtud del

[4] Artículo 3. PRINCIPIOS RECTORES: MODIFICADO MEDIANTE ACUERDO No. 03 DEL 06 DE FEBRERO DE 2018. del Acuerdo del Consejo Superior Universitario de la UTP No. 014 de 12 de octubre de 1999, "por medio del cual se reforma el estatuto general y se dictan otras disposiciones".
[5] Artículo 4 Ibid.

artículo 2.2.1.2.1.4.4. del Decreto 1082 de 2015, el cual señala: "L*a modalidad de selección para la contratación entre Entidades Estatales es la contratación directa; y, en consecuencia, le es aplicable lo establecido en el artículo 2.2.1.2.1.4.1 del presente decreto"*.

Desde esta perspectiva, la Superintendencia de Transporte, de acuerdo con la experiencia de años anteriores y al análisis del sector realizado, considera que las instituciones públicas de educación superior cuentan con altos estándares de calidad, eficiencia e idoneidad para ejecutar el contrato derivado del presente proceso.

En ese orden de ideas y desde las competencias asignadas a las entidades estatales que participarán en el contrato, el fundamento jurídico aplicable es el definido para un contrato interadministrativo. En conclusión, la suscripción de este Contrato Interadministrativo se sujeta a los requisitos y formalidades que exige la Ley para la contratación entre entidades de derecho público, con la observancia de los principios señalados en el artículo 209 de la Constitución Política, los cuales se desarrollan en el literal c del numeral 4 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, modificado por el artículo 92 de la Ley 1474 de 2014.

II. ANALISIS DEL SECTOR ECONÓMICO Y ESTUDIO DEL MERCADO

Ver anexo Análisis Económico Del Sector Para Celebrar El Contrato Interadministrativo. (Anexo 3)

III. JUSTIFICACIÓN QUE SOPORTA EL VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

Ver anexo Análisis Económico Del Sector Para Celebrar El Contrato Interadministrativo. (Anexo 3)

IV. ANÁLISIS DEL RIESGO:

Ver anexo: Matriz de Riesgos. (Anexo 4)

V. GARANTÍAS:

Analizados los posibles riesgos del presente contrato, la Universidad deberá una vez perfeccionado el contrato, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes, constituir, a favor de la Superintendencia de Transporte, las siguientes garantías que amparen dichos riesgos, según lo dispuesto en los artículos 2.2.1.2.3.1.1 y siguientes del Decreto 1082 de 2015, las cuales serán aprobadas por la Entidad, siempre y cuando reúnan los requisitos legales y contractuales exigidos. La mismas deberán amparar los riesgos señalados a continuación:

AMPAROS EXIGIBLES	CUANTÍA	VIGENCIA
Cumplimiento del Contrato	20% del valor del contrato	Vigencia igual al término de duración del contrato y seis (6) meses más contados a partir del cumplimiento de los requisitos de ejecución.
Pago de Salarios, Prestaciones Sociales Indemnizaciones Laborales	5% del valor del contrato	Vigencia del plazo del contrato y tres (3) años más, a partir del cumplimiento de los requisitos de ejecución del contrato.
Calidad del Servicio	20% del valor del contrato	Vigencia igual al término de duración del contrato y seis (6) meses más contados a partir del cumplimiento de los requisitos de ejecución.
Responsabilidad Civil Extracontractual	(300) SMMLV	Vigencia igual al término de duración del contrato.

La garantía de responsabilidad civil extracontractual deberá contener de acuerdo con lo señalado en el artículo 2.2.1.2.3.2.9 del Decreto 1082 de 2015, como mínimo los siguientes amparos adicionales: 1. Cobertura expresa de perjuicios por daño emergente y lucro cesante. 2. Cobertura expresa de perjuicios extrapatrimoniales. 3. Cobertura expresa de la responsabilidad surgida por actos de La

Universidad. 4. Cobertura expresa de amparo patronal. 5. Cobertura expresa de vehículos propios y no propios. Los cuales deberán tener la cobertura del 100% de la cuantía exigible para dicha garantía.

El hecho de la constitución de estos amparos no exonera a la Universidad de las responsabilidades legales en relación con los riesgos asegurados.

La Universidad deberá mantener vigentes las garantías, y mantener la suficiencia de las mismas. Será de su cargo el pago de todas las primas y demás erogaciones de constitución, mantenimiento y restablecimiento inmediato de su monto, cada vez que se disminuya o agote por razón de las sanciones que se impongan, prórrogas o suspensiones.
En tratándose del contrato de seguro, la garantía no expira por falta de pago de la prima ni puede ser revocada unilateralmente, según se preceptúa en el Artículo 2.2.1.2.3.2.5 del Decreto 1082 de 2015.

Las garantías no podrán ser canceladas sin la autorización por escrito por parte de la Superintendencia de Transporte.
La Universidad, deberá realizar todas las gestiones necesarias para mantener vigentes las garantías o seguros a que se refiere esta cláusula.

Estará a cargo de la Universidad el pago de la prima y demás erogaciones de constitución y mantenimiento de las garantías mencionadas.

En caso de que el contrato se adicione, prorrogue o suspenda o cualquier otro evento que fuera necesario, la Universidad se obliga a modificar las pólizas señaladas en esta cláusula, de acuerdo con las normas legales vigentes.

La garantía única de cumplimiento expedida a favor de entidades públicas no expirará por falta de pago de la prima ni podrá ser revocada unilateralmente.

A la entidad estatal no le serán oponibles por parte del asegurador las excepciones o defensas provenientes de la conducta del tomador del seguro, en especial las derivadas de las inexactitudes o reticencias en que este hubiere incurrido con ocasión de la contratación del seguro ni en general, cualesquiera otras excepciones que posea el asegurador en contra del contratista.

En todo caso se debe precisar que la Universidad deberá garantizar que las garantías se encuentren vigentes hasta la liquidación del contrato.

VI. MULTAS.

En caso de mora o incumplimiento de las obligaciones a cargo del contratista, la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE impondrá multas sucesivas por no cumplir con cualquiera de los compromisos establecidos en el contrato y/o en los documentos que lo integren, o cumplirlas deficientemente o por fuera del tiempo estipulado, se causará una multa equivalente al 0.001 del valor total del contrato, por cada día calendario que transcurra desde la fecha prevista para el cumplimiento de dichos compromisos y hasta cuando estas efectivamente se cumplan, sin exceder el veinte por ciento (20%) del valor del contrato para cuya imposición se dará cumplimiento a lo establecido en el artículo 17 de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011 y se harán efectivas mediante acto administrativo debidamente motivado. Las multas podrán ser descontadas directamente del saldo a favor de la Universidad si los hubiere, en caso contrario, serán imputables a la garantía única de cumplimiento constituida por la Universidad.

VII. CLAUSULA PENAL PECUNIARIA.

En caso de incumplimiento se pactará a favor de la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE como cláusula penal pecuniaria, el equivalente al 20% del valor total del contrato, será impuesta mediante acto administrativo debidamente motivado, y podrá ser

descontada directamente del saldo a favor del contratista si lo hubiere. PARÁGRAFO: El contratista autoriza que la entidad descuente de las sumas que le adeude, los valores correspondientes a las sanciones impuestas que se encuentren en firme. El pago de las sumas antes señaladas no extingue los compromisos emanados del contrato, ni exime al contratista de indemnizar los perjuicios causados.

VIII. COMITÉ TÉCNICO

Se conformará un Comité Técnico para la ejecución del contrato, el cual estará integrado por:

Con voz y con voto:

Por parte de la Superintendencia de Transporte:

- Un delegado del despacho de la Superintendente.
- El delegado Superintendente de Tránsito y Transporte
- El delegado Superintendente de Puertos
- El delegado Superintendente de Concesiones e Infraestructura
- El delegado Superintendente de Protección al Usuario
- El jefe de la Oficina Asesora de Planeación
- El jefe de la Oficina Asesora Jurídica

Por La Universidad Tecnológica de Pereira:

- Un funcionario designado por la Universidad.

Con voz y sin voto.

Por parte de la Superintendencia de Transporte:

- El jefe de Oficina de OTIC.

Por La Universidad Tecnológica de Pereira:

- Dos funcionarios y/o contratistas designados por la Universidad, los cuales deberán ser informados por escrito a la Superintendencia de Transporte.

El comité técnico tendrá las siguientes funciones:

1. Remitir a los supervisores los informes técnicos sobre la ejecución del contrato, cuando haya lugar a ello. Para el efecto, deberá atenderse al alcance y periodicidad establecida en el **anexo técnico y plan operativo del proyecto** que hace parte integral del presente documento.

2. Discutir y aprobar las actividades a desarrollar en cada etapa del contrato, entre ellos:

   • Evaluar y recomendar la aprobación de la totalidad de entregables establecidos en el anexo técnico
   • Hacer recomendaciones técnicas sobre la adecuada gestión y ejecución del contrato.
   • Servir como espacio de discusión y debate de los asuntos relacionados con el desarrollo del contrato, así como ser el escenario donde se revisen las consultas o inquietudes que puedan presentarse durante la ejecución de éste.

El Comité Técnico de ejecución del contrato se reunirá por convocatoria por el jefe de la Oficina de Tecnologías de Información y las Comunicaciones, en calidad de Supervisor, con la periodicidad que sea definida por parte del mismo, de acuerdo con el plazo de

ejecución y la complejidad de este, como mínimo una vez al mes; de forma extraordinaria, se reunirá por convocatoria de cualquiera de las partes.

Al comité podrán asistir en calidad de invitados las personas naturales o jurídicas que puedan aportar al óptimo desarrollo del contrato, con voz, pero sin voto.

Las reuniones del Comité Técnico se llevarán a cabo, por regla general, de manera presencial. Excepcionalmente, se podrán celebrar reuniones virtuales, las cuales serán citadas con una antelación de por lo menos 3 días.

Para sesionar se necesitará contar mínimo con la mitad más uno de los integrantes del Comité.
Para la aprobación de los asuntos de competencia del Comité, se requerirá contar con la mitad más uno de los participantes en la sesión.

Los integrantes del Comité Técnico estarán sujetos a las causales de impedimento y recusación previstas en la Ley 1437 de 2011.

Las recomendaciones y decisiones del Comité deberán constar en actas. La Secretaría del Comité estará a cargo del jefe de la OTIC de la Superintendencia de Transporte y será el responsable de la gestión documental de toda la documentación que surja en virtud del desarrollo de los comités.

IX. SUPERVISIÓN DEL CONTRATO:

La supervisión del contrato estará a cargo del jefe Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, de la planta de personal de la Superintendencia de Transporte, o por quien delegue el ordenador del gasto, el cual dará cumplimiento a lo señalado en el Manual de Contratación Vigente de la Superintendencia de Transporte y las normas concordantes y aplicables con la materia.

Serán obligaciones de la supervisión:

1. Vigilar la correcta y oportuna ejecución del contrato, informando al Ordenador del Gasto, oportunamente y por escrito, cualquier incumplimiento de los compromisos pactados, expresando en el mismo las causas, las circunstancias y los hechos u omisiones en que basa su solicitud, a fin de que se adelante el procedimiento establecido en el Capítulo VII de la Ley 1474 de 2011.
2. Hacer por escrito los requerimientos que considere necesarios para el adecuado y oportuno cumplimiento del objeto del contrato y de los compromisos que se adquieren por la celebración del contrato.
3. Enviar a la Secretaría General, área de contratos, todos los documentos digitales y/o medio magnético relacionados y necesarios que se produzcan en desarrollo del contrato como informes, actas y requerimientos para el adecuado archivo de este y su control en la carpeta original del contrato.
4. Informar permanentemente al Ordenador del Gasto el avance, ejecución y cumplimiento del contrato.
5. Una vez entregados los informes correspondientes por parte de la Universidad, el supervisor del contrato deberá pronunciarse sobre el mismo en un término máximo de cinco (5) días hábiles siguientes a su radicación, ya sea expidiendo el recibo a satisfacción del servicio o haciendo las observaciones que considere pertinentes. En cualquier caso, de no autorizarse el pago, la supervisión deberá dejarlo por escrito informando a la Universidad las razones sobre el particular.
6. Una vez cumplidos los requisitos previstos en el presente contrato, el supervisor deberá radicar la solicitud del pago con todos los soportes en la dependencia de la entidad correspondiente.
7. Comunicar de manera inmediata a la Contraloría General de la República, aquellas situaciones que conozca en ejercicio de sus funciones que puedan poner en riesgo el patrimonio público o hayan causado detrimento patrimonial a la entidad.
8. Las demás que le imponga la ley y los decretos reglamentarios, en su calidad de supervisor.

X. CONFIDENCIALIDAD Y RESERVA.

La información que le sea entregada o a la que tenga acceso la Universidad en desarrollo y ejecución del contrato, goza de confidencialidad y por tanto, solo podrá ser usada para fines inherentes a su actividad en desarrollo del contrato. La Universidad se obliga a guardar estricta reserva sobre toda la información y documentos que tenga acceso, maneje en desarrollo de su actividad o que llegue a conocer en desarrollo del contrato y que no tenga el carácter de pública. En consecuencia, se obliga a no divulgar por ningún medio dicha información o documentos a terceros, sin la previa autorización escrita de Superintendencia de Transporte. Este compromiso permanecerá vigente aún después de la terminación por cualquier causa del contrato. Por lo tanto, en caso de que Superintendencia de Transporte tenga prueba de que la Universidad ha divulgado cualquier tipo de documentación o información que en forma alguna se relacione con el presente contrato, la Universidad indemnizará los perjuicios que con tal hecho cause a Superintendencia de Transporte. No se considerará incumplida esta cláusula cuando la información o documentos deban ser revelados por mandato judicial y/o legal o cuando la información manejada tenga el carácter de pública.

XI. VERIFICACIÓN DE NO INCLUSIÓN DEL OBJETO EN UN ACUERDO MARCO DE PRECIOS:

De acuerdo con el numeral 4.4 del "Manual para el Manejo de los acuerdos Comerciales en los Procesos de Contratación, Versión CCE-EICP-MA-03 V1. 24/11/2021", expedido por Colombia Compra Eficiente, "*Las Entidades Estatales que adelanten sus Procesos de Contratación bajo el régimen del Estatuto General de la Administración Pública, no deben hacer este análisis en las modalidades de selección de contratación directa o para la enajenación de bienes del Estado*".

XII. MODIFICACIÓN, TERMINACIÓN E INTERPRETACIÓN UNILATERAL

En virtud del parágrafo del artículo 14 de la Ley 80 de 1993, se prescindirá de la utilización de las cláusulas o estipulaciones excepcionales.

XIII. CESIÓN

Este contrato se ha celebrado en consideración al objeto que se pretende ejecutar y a la capacidad de las entidades que intervienen, en consecuencia, ninguna de ellas podrá cederlo. Si La Universidad es objeto de fusión, escisión o cambio de control, la Superintendencia está facultada para conocer las condiciones de esa operación. En consecuencia, La Universidad se obliga a informar oportunamente a la Superintendencia de la misma y solicitar su consentimiento. (Si la operación pone en riesgo el cumplimiento del contrato, la Superintendencia podrá exigir a la Universidad, una garantía adicional a la prevista en el presente Contrato.

XIV. SUSPENSIÓN

Las partes podrán de mutuo acuerdo suspender el presente contrato, mediante la suscripción de un acta en donde conste tal evento. El plazo de suspensión no ampliará el plazo de ejecución del contrato, ni dará derecho a exigir indemnización, sobrecostos o reajustes, ni a reclamar gastos diferentes a los pactados en el contrato.

XV. SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

Las partes someterán las diferencias que surjan de este contrato a la jurisdicción contencioso administrativo, sin perjuicio de la posibilidad de dar aplicación al artículo 68 de la Ley 80 de 1993.

XVI. AUSENCIA DE RELACIÓN LABORAL

La ejecución del contrato estará a cargo de la Universidad con absoluta autonomía e independencia y, en desarrollo de este, no se generará vínculo laboral alguno entre Superintendencia de Transporte y la Universidad o sus dependientes o subcontratistas o cualquier otro tipo de personal a su cargo.

XVII. OBLIGATORIEDAD DE AFILIACIÓN AL SISTEMA DE RIESGOS LABORALES

La Universidad en cumplimiento al artículo 2° de la Ley 1562 del 11 de julio del 2012, el cual establece la afiliación obligatoria a riesgos laborales de las personas vinculadas mediante contrato de prestación de servicios, - SI A ELLO HUBIERE LUGAR- deberá afiliar de forma inmediata a una administradora de riesgos laborales a las personas que vincule en el marco de la ejecución del presente contrato y presentar los soportes de pago.

De conformidad con lo establecido en las Leyes 789 de 2002 y 828 de 2003, la Universidad deberá cumplir con sus obligaciones frente al Sistema de Seguridad Social Integral y demás a que haya lugar. El cumplimiento de esta obligación será indispensable para que se efectúen los desembolsos por parte de la Superintendencia de Transporte.

XVIII. GASTOS

Los gastos que se ocasionen para el perfeccionamiento y legalización del presente contrato serán sufragados por la Universidad.

XIX. PROPIEDAD INTELECTUAL

La Universidad cede de manera total, irrevocable, definitiva y sin limitación alguna a favor de la Superintendencia de Transporte los derechos patrimoniales de autor, derechos conexos y propiedad industrial sobre las creaciones u obras desarrolladas que resulten por causa o con ocasión del presente contrato. En consecuencia, La Superintendencia de Transporte podrá explotarlos libremente a partir de la firma del contrato y por el tiempo máximo permitido por las leyes colombianas y sin limitación en el territorio. En virtud de lo anterior, la Superintendencia de Transporte queda facultada para realizar todos los actos propios de explotación económica de las creaciones u obras resultantes del presente contrato y que sean permitidos por la normativa vigente. Para dar cumplimiento a lo aquí establecido, la Universidad se obliga a ejecutar todos los trámites y diligencias que sean necesarios para permitirle a la Superintendencia de Transporte el registro de las creaciones u obras cuando así corresponda, así como la cesión de derechos patrimoniales junto con los soportes correspondientes que se deriven de la ejecución del contrato ante el organismo competente para tal fin. La Universidad deberá aportar al supervisor copia del respectivo registro. La Universidad se abstendrá de ejercer cualquier acción en contra de la Superintendencia de Transporte, directivos, funcionarios y contratistas, encaminada a disputarse la titularidad de los derechos patrimoniales sobre las creaciones u obras resultantes del presente contrato. La Universidad no podrá transferir, arrendar, ceder, licenciar, y en general, celebrar actos jurídicos sobre los derechos de propiedad intelectual derivada de las creaciones u obras resultantes del presente contrato. Asimismo, la Universidad se compromete a que bajo su conocimiento ninguna persona que esté relacionada con él copie, divulgue, revele, publique, enajene, transforme, ceda a terceras personas los resultados que se deriven de la ejecución del contrato. En caso de que la Universidad durante el desarrollo del objeto del presente contrato, integre software o aplicaciones desarrolladas por terceros, entregará al momento de la terminación de la relación las instrucciones de utilización de estos aplicativos, a su vez la Superintendencia de Transporte se obliga a respetarlas y a no ejecutar ningún acto de disponibilidad de este tipo de aplicativos. Si para la ejecución del presente contrato, la Universidad utiliza propiedad intelectual de terceros, debe obtener las autorizaciones necesarias previamente a su utilización, las cuales exhibirá a la Superintendencia de Transporte antes de utilizarlas o cuando este lo requiera. Si como consecuencia de esa utilización sobrevinieran reclamaciones, acciones judiciales, extrajudiciales o administrativas, la Universidad mantendrá indemne a la Superintendencia de Transporte y saldrá en defensa de sus intereses en todo momento. En caso de que se presenten acciones judiciales, extrajudiciales o administrativas respecto de derechos derivados de la propiedad intelectual de cualquier tercero, la Universidad saldrá en defensa de los intereses de la Superintendencia de Transporte y

si de ellas se derivan perjuicios materiales o morales para la Superintendencia de Transporte, éste queda facultado para repetir contra la Universidad en saneamiento de estos, y para reclamar de ella las indemnizaciones legales. En caso de acciones judiciales extrajudiciales y administrativas de dicho tipo, la Universidad deberá pagar a la Superintendencia de Transporte el valor de la cláusula penal pecuniaria. la Superintendencia de Transporte se compromete a respetar y a hacer respetar los derechos morales de la Universidad. Sin embargo, Las Partes entienden que no constituirá ofensa a los derechos morales la transformación de la obra o de partes de la obra, así como la modificación o sustitución del título de la obra.

XX. IMAGEN CORPORATIVA Y VISIBILIDAD

Cuando la Universidad deba efectuar algún tipo de publicidad exterior visual (pendones, vallas, etc.), pieza o arte que implique diseño y lleve el logo de las entidades, deberá seguir todas las disposiciones previstas por la Superintendencia de Transporte y las directrices que emita la Oficina de Comunicaciones o su equivalente de la Superintendencia, para tal efecto se coordinará con los supervisores del contrato.

XXI. INDEMNIDAD

La Universidad mantendrá indemne y libre de cualquier daño o perjuicio a la Superintendencia de Transporte, ya sea originado en reclamaciones de terceros o que se deriven de sus actuaciones o de sus subcontratistas o dependientes y realizadas durante la ejecución del contrato.

XXII. RESPONSABILIDAD AMBIENTAL

La Universidad se compromete a dar cumplimiento a las normas legales de protección ambiental vigentes en Colombia, así como a la normatividad interna de la Superintendencia, relacionadas con el deber de proteger el medio ambiente y los recursos naturales y realizar la disposición final de residuos peligrosos, con responsabilidad social en procura del desarrollo sostenible del medio ambiente.

XXIII. DOCUMENTOS DEL CONTRATO

Para todos los efectos, son documentos del contrato y por lo tanto hacen parte integral del mismo, los estudios y documentos previos, los formatos y anexos, la matriz de riesgo, la propuesta de la Universidad, así como los demás que se generen con ocasión de la ejecución del contrato, los cuales definen igualmente las actividades, alcance y compromisos del contrato.

XXIV. NOTIFICACIÓN ELECTRÓNICA.

La Universidad autoriza la notificación electrónica de los actos que profiera la Superintendencia de Transporte en desarrollo de la gestión del contrato en todas sus etapas, de conformidad con lo establecido en el artículo 10 de la Ley 2080 del 25 de enero de 2021, por medio de la cual se reforma Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo – CPACA (Ley 1437 de 2011).

Para fines de la notificación electrónica la misma se efectuará al correo electrónico registrado en el Secop II por la Universidad, el cual se compromete a mantenerlo activo, vigente o a reportar cualquier modificación sobre el correo electrónico para los fines de notificación que autoriza a la Superintendencia de Transporte.

XXV. PERFECCIONAMIENTO Y EJECUCIÓN.

El contrato se perfecciona con la suscripción de este en el SECOP II por ambas partes. Para su ejecución requiere de la existencia del registro presupuestal correspondiente, la aprobación de garantías solicitadas por la entidad y la suscripción del acta de inicio entre las partes.

XXVI. LIQUIDACIÓN.

Terminado el contrato y si hay lugar a ello, los supervisores de este procederán a proyectar la liquidación de mutuo acuerdo, dentro de los cuatro (4) meses siguientes a la expiración del término previsto para la ejecución del mismo. Vencido el término anterior, se procederá conforme con lo ordenado por el artículo 60 de la Ley 80 de 1993, modificado por el artículo 217 del Decreto Ley 019 de 2012 y el artículo 11 de la Ley 1150 de 2007.

Para la liquidación del contrato, los supervisores deberán realizar un informe final, que evidencie la ejecución del contrato desde lo técnico, administrativo, jurídico, financiero y ambiental.

XXVII. FECHA DE LA PRESENTE SOLICITUD.

junio de 2023.

XXVIII. DOCUMENTOS ANEXOS

DOCUMENTOS	FOLIOS
Anexo 1. Especificaciones técnicas mínimas	**20**
Anexo 2. Acuerdo de confidencialidad	**4**
Anexo 3. Análisis de Sector Económico	**62**
Anexo 4. Matriz de riesgo	**4**

Firmado digitalmente por MENESES OBANDO ORLANDO ANDRES

Orlando Andrés Meneses Obando
Jefe Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones

Proyectó: Urías Romero Hernández – Contratista OTIC- Estructuración Técnica. _____
Proyectó: Rafael Sierra Brito – Contratista OTIC - Estructuración Técnica. _____
Proyectó: Ronald Ricardo Ramos Rocha Contratista OTIC - Estructuración Jurídica. _____
Proyectó: Yury Viviana Vásquez Gualteros – Contratista OTIC - Estructuración Económica y Financiera. _____