Nº de Acta de Comité de Contratación		VISTO BUENO DEL PLAN DE ADQUISICIONES	Nº de Estudio Previo	E- 1887
Fecha de Aprobación		_____	Fecha de Radicación	12 DIC 2024

1. GENERALIDADES DEL PROCESO DE CONTRATACIÓN			
DEPENDENCIA DELEGATARIA	SECRETARÍA DE MOVILIDAD		
PRESUPUESTO ASIGNADO	N/A		
DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL	**RUBRO**	**RECURSO**	**No. CDP**
	N/A	N/A	N/A
CONCEPTO DEL GASTO	N/A		
CÓDIGO PLAN DE ADQUISICION	N/A		
COHERENCIA CON EL PLAN DE DESARROLLO 2024- 2027 "ACCIONES PARA RECUPERAR NEIVA"			
LINEA ESTRATEGICA	N/A		
SECTOR	N/A		
PROGRAMA PRESUPUESTAL	N/A		
INDICADOR DE RESULTADO	N/A		
META DE PRODUCTO	N/A		
INDICADOR DE PRODUCTO	N/A		
NOMBRE DEL PROYECTO	N/A		
ACTIVIDAD (IDENTIFICACION según MGA)	N/A		
APROBACIÓN VIABILIDAD (DIRECCIÓN DE PROSPECTIVA)			
GEORREFERENCIACIÓN DE LA INVERSIÓN (MENCIONARLO)	-N° COMUNA: _____ CORREGIMIENTO: _____ -ZONA URBANA: _____ ZONA RURAL: ____ MPIO: _____		
GRUPO POBLACIONAL BENEFICIADO (SELECCIONAR CON X)	-INFANCIA: __ -ADOLESCENIA: __ -JUVENTUD: __ - ADULTOS: ___ -ADULTOS MAYORES: __ - MUJER VICTIMA DEL MALTRATO: ___ -DISCAPACIDAD: __ - VICTIMAS: ___ - INDIGENA: __ -AFRO: ___ -LGTBI: __ - JAC: ___ -JAL: __ -JUECES DE PAZ: ___ -MUJER CABEZA DE HOGAR: __ - OTRO: ___ CUAL?:_____		
RELACION CON EL / LOS OBJETIVOS DEL DESARROLLO	**Los objetivos de desarrollo sostenible se encuentran en:** http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/		

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

SOSTENIBLE (MENCIONARLO)	
LEY 762 DE 2020 (CONVENCIÓN INTERAMERICANA PARA LA ELIMINACION DE TODAS LAS FORMAS DE DISCRIMINACION CONTRA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD)	Se debe marcar con X la deficiencia según aplique (Solo para contratos de prestación de servicios y apoyo a la gestión). - **FÍSICA** (Consiste en falta, deterioro o alteración funcional de una o más partes del cuerpo, y que provoque inmovilidad o disminución de movilidad): ___ - **MENTAL** (Consiste en alteraciones o deficiencias en las funciones mentales, específicamente en el pensar, sentir y relacionarse): ___ -**SENSORIAL** (Consiste en el deterioro o falta de la función sensorial de oír o de ver, principalmente): ___ - **COGNITIVA** (Consiste en limitaciones en la conducta adaptativa, que se manifiesta en habilidades conceptuales, sociales y prácticas): ___ - **N/A:** ___

2. ANÁLISIS DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD

2.1DESCRIPCION DE LA NECESIDAD QUE LA ENTIDAD ESTATAL PRETENDE SATISFACER

Que el artículo 2 de la Constitución Política de Colombia establece que: *"Son fines esenciales del Estado:* servir *a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución (...)".*

Que la Constitución Política Colombiana define como derechos fundamentales, entre otros, el derecho a la vida (Artículo 11) y la libre circulación en el territorio nacional (Artículo 24), la cual debe ser reglamentada e intervenida por las autoridades, con el fin de salvaguardar la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de las personas con discapacidad física y mental, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Que el Artículo 113 de la Constitución Política de Colombia determina que: *"(...) Los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines".*

Que el Artículo 209 de la Constitución Política de Colombia consagra que: "*La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con base en los principios de igualdad, moralidad,eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones".*

Que el artículo 286 de la Constitución Política de Colombia indica que *"Son entidades territoriales los departamentos, los distritos, los municipios y los territorios indígenas. La ley podrá darles el carácter de entidades territoriales a las regiones y provincias que se constituyan en los términos de la Constitución y de la ley."*

Que el Artículo 288 de la Constitución Política de Colombia dictamina que: *"(...) Las competencias atribuidas a los distintos niveles territoriales serán ejercidas conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad en los términos que establezca la ley".*

Que el Artículo 2 de la Ley 105 de 1993[1] establece dentro de los principios rectores del transporte que: *"(...) la seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte (...)".*

Que el Artículo 5 de la Ley 489 de 1998 [(2)] instaura que: *"Los organismos y entidades administrativos deberán ejercer con exclusividad las potestades y atribuciones inherentes, de manera directa e inmediata, respecto de los asuntos que les hayan sido asignados expresamente por la ley, la ordenanza, el acuerdo o el reglamento ejecutivo.*

Se entiende que los principios de la función administrativa y los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad consagrados por el artículo 288 de la Constitución Política deben ser observados en el señalamiento de las competencias propias de los organismos y entidades de la Rama Ejecutiva y en el ejercicio de las funciones de los servidores públicos".

Que el Artículo 6 de la Ley 489 de 1998 reglamenta 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.*

En consecuencia, prestarán su colaboración a las demás entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones y se abstendrán de impedir o estorbar su cumplimiento por los órganos, dependencias, organismos y entidades titulares".

Que el Artículo 95 de la Ley 489 de 1998 señala que: *"Las entidades públicas podrán asociarse con el fin de cooperar en el cumplimiento de funciones administrativas o de prestar conjuntamente servicios que se hallen a su cargo, mediante la celebración de convenios interadministrativos o la conformación de personas jurídicas sin ánimo de lucro. (...)"*, lo cual indica la facultad que tienen las Entidades Estatales de suscribir convenios, por ostentar la calidad descrita en el numeral 1° del Artículo 2° de la Ley 80 de 1993.

Que el Artículo 15 de la Ley 769 de 2002 [(3)] dispone que:

---

(1) "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones".
(2) "Por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16 del artículo 189 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones".
(3) "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

"El Ministerio de Transporte diseñará y definirá las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás características que estime conveniente. Estas señales serán de obligatorio cumplimiento para todo el territorio nacional.

Parágrafo 1. Cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción.

Parágrafo 2. En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta".

Que la Ley 1702 de 2013 [4] crea: *"(…) la Unidad Administrativa Especial denominada Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), entidad descentralizada, del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Transporte".*

Que el Artículo 2 de la Ley 1702 de 2013 dispone que: *"La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes [sic] de tránsito".*

Que el Artículo 3 de la Ley 1702 de 2013 instituye que: *"La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidas a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional".*

Que el Artículo 5 de la Ley 1702 de 2013 define:

"(…)

Seguridad Vial. *Entiéndase por seguridad vial el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes [sic] de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas.*

Plan Nacional de Seguridad Vial. *Se tratará de un plan, basado en el diagnóstico de la accidentalidad [sic] y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios, de forma que concluyan en una la acción multisectorial encaminada a reducir de víctimas por siniestros de tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, que seguirá vigente hasta que se apruebe la ley y se promulgue un nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial.*

(…)"

Que el Artículo 9 de la Ley 1702 de 2013 establece como una de las funciones de la ANSV: *"1.5. Servir de órgano consultor del Gobierno Nacional y de los Gobiernos Locales y Regionales para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial dentro del marco del Plan Nacional y de los Planes Locales y Regionales de Seguridad Vial".*

Que con la expedición del Decreto 787 de 2015 [5] se da un paso transcendental en la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, con el fin de coordinar con los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial.

De conformidad con lo anterior, los niveles de seguridad vial de los que se ocupa la ANSV comprenden lineamientos técnicos, especificaciones técnicas, acciones, estrategias, proyectos y programas que componen la política pública. Estos elementos son esenciales para enfrentar la problemática global generada por colisiones que resultan en 1,3 millones de fallecidos y 50 millones de lesionados a nivel mundial (OMS, 2021).

A nivel nacional, los desafíos son evidentes, esta afirmación se fundamenta en la información estadística del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), la cual indica que entre enero y diciembre de 2023, se registraron 8.168 fallecimientos, un incremento del 23,09% (1.532 víctimas) respecto al promedio de los años 2018-2022 y un aumento del 1,72% en comparación con 2022. Además, en el mismo periodo, se realizaron 29.482 valoraciones médico legales a personas lesionadas en siniestros viales, un aumento del 8,33% (2.267,8 valoraciones) en comparación con el promedio del periodo

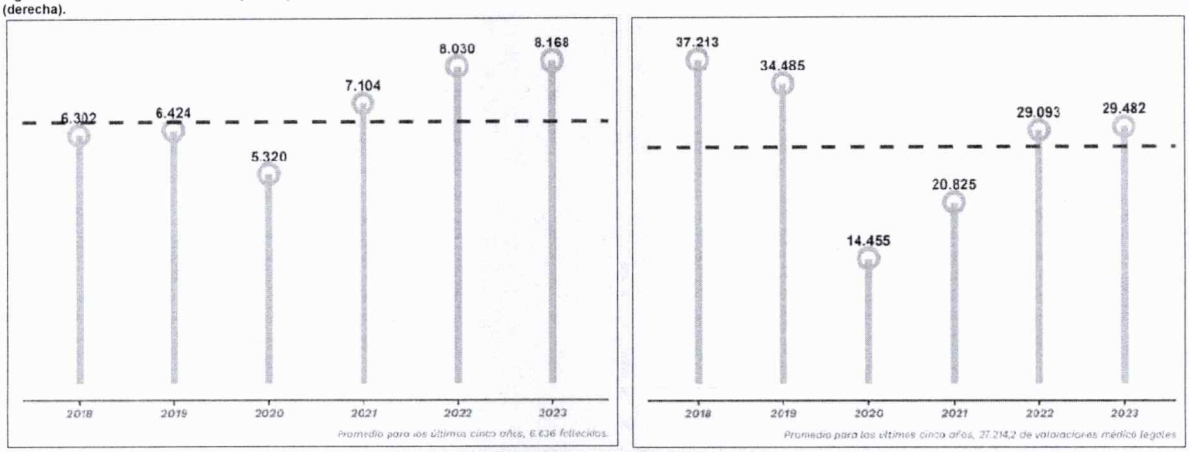
[4] "Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones".
[5] "Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones".

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

2018-2023.

La Figura 1 presenta a la izquierda la cantidad de fallecidos y a la derecha el número de valoraciones médico legales a lo largo de los años estudiados.

Figura 1. Serie histórica de fallecidos para el periodo enero - diciembre 2023 (izquierda) / Serie histórica de casos de personas lesionadas valoradas para el periodo enero - diciembre 2023 (derecha).



Fuente: Información procesada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV, 2023).

Al analizar las estadísticas de fallecidos por departamentos, se observa que, de enero a diciembre de 2023, Antioquia contribuyó con el mayor número de fallecidos a nivel nacional (13,1%), seguido de Valle del Cauca (10,2%) y Cundinamarca (8%). Estos departamentos, junto con Bogotá D.C. (7,3%), Santander (4,9%) y Tolima (4,2%), representan el 47,7% del total de fallecidos en siniestros viales en el país.

En comparación con el promedio de fallecidos por departamento de los últimos cinco años, Vaupés mostró la mayor reducción con un 100% menos, seguido de Guainía con una disminución del 54,5% y Amazonas con un 37,5% menos.

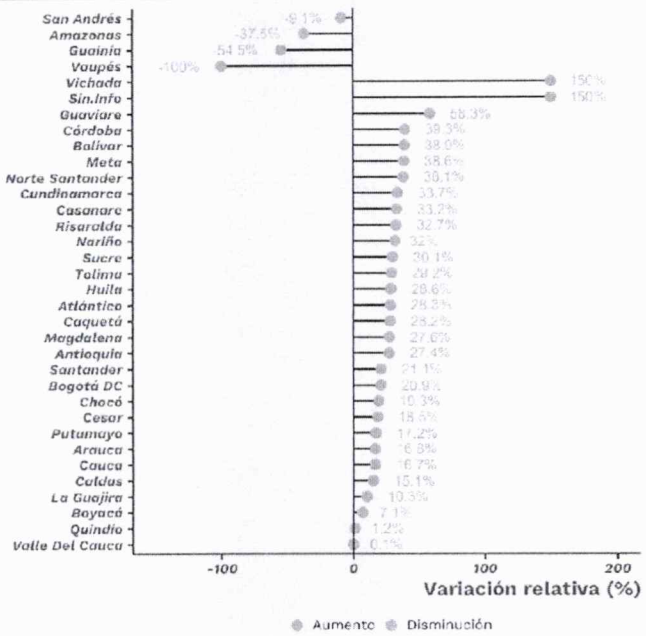
Por otro lado, los departamentos que presentaron mayor aumento en sus cifras de fallecidos con respecto al promedio fueron: Vichada (150%), Guaviare (58,3%) y Córdoba (39,3%) (Ver Tabla 1). La Figura 2 presenta la variación relativa departamental frente al promedio para el 2023.

Tabla 1. Estadísticas generales de fallecidos según departamento de ocurrencia del siniestro para el periodo (2023).

Dpto	Fallecidos	Promedio	Var.Abs	Var.Rel
Departamento Sin Asignar	2	0,8	1,2	150,0
Vichada	13	5,2	7,8	150,0
Guaviare	19	12	7	58,3
Córdoba	235	211,8	83,2	39,3
Bolívar	987	950,8	36,2	3,8
Meta	311	224,4	86,6	38,6
Norte Santander	284	206,6	78,4	38,1
Cundinamarca	655	490,0	165,4	33,7
Casanare	175	131,4	43,6	33,2
Risaralda	177	133,4	43,6	32,7
Nariño	253	191,6	61,4	32,0
Sucre	122	93,8	28,2	30,1
Tolima	341	264	77	29,2
Huila	313	243,4	69,6	28,6
Atlántico	978	976,6	63,4	28,3
Caquetá	79	61,6	17,4	28,2
Magdalena	250	196	54	27,6
Antioquia	1.187	1.074	113,4	10,6
Santander	403	332,8	70,2	21,1
Bogotá DC	597	493,8	103,2	20,9
Chocó	26	21,8	4,2	19,3
Cesar	312	263,2	48,8	18,5
Putumayo	94	80,2	13,8	17,2
Arauca	78	66,8	11,2	16,8
Cauca	282	241,6	40,4	16,7
Caldas	116	126,8	19,2	15,1
La Guajira	124	112,4	11,6	10,3
Boyacá	221	206,2	14,8	7,1
Quindío	103	101,8	1,2	1,2
Valle Del Cauca	830	829,4	0,6	0,1
San Andrés	14	14,4	-0,4	-2,8
Amazonas	3	4,8	-1,8	-37,5
Guainía	1	2,2	-1,2	-54,5
Vaupés	0	1,4	-1,4	-100,0

Fuente: Información procesada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV, 2023).

Figura 2.Variación relativa en los fallecimientos según departamento de ocurrencia del siniestro que generó el fallecimiento para el periodo enero - diciembre 2023 frente al promedio de los últimos cinco años (2018-2022).



Fuente: Información procesada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV, 2023).

Adicionalmente, al estudiar las estadísticas de personas lesionadas valoradas por departamento, se identifica que, de enero a diciembre de 2023, Bogotá D.C. aportó el mayor número de casos a la cifra nacional (19,2%), seguido de Valle del Cauca (10,9%) y Antioquia (9,8%). Estos departamentos, junto con Cundinamarca (8,1%), Santander (5,9%) y Tolima (5,2%), representan el 59,1% del total de casos de personas evaluadas por la ocurrencia de siniestros viales.

En comparación con el promedio por departamento de los últimos cinco años, el departamento que mayor reducción de casos de personas lesionadas valoradas tuvo fue Risaralda (-20,3%), seguido de Nariño (-16,4%) y Quindío (-15,4%).

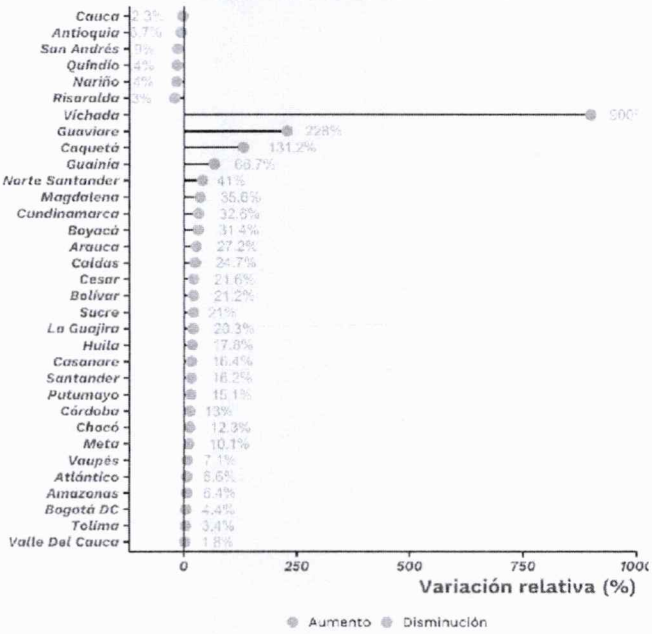
En contraste, los departamentos que presentaron mayor incremento en sus cifras de valoraciones por siniestros con respecto al promedio fueron: Vichada (900%), Guaviare (228%) y Caquetá (131.2%) (Ver Tabla 2). La Figura 3 presenta la variación relativa departamental frente al promedio para el 2023.

Tabla 2. Estadísticas generales de casos de personas lesionadas valoradas según departamento de ocurrencia del siniestro (2023).

Dpto	Valoraciones	Promedio	Var.Abs	Var.Rel
Vichada	2	0,2	1,8	900,0
Departamento Sin Asignar	25	2,4	20,6	858,3
Guaviare	61	16,6	42,4	228,0
Caquetá	283	122,4	160,6	131,2
Guainía	25	15	10	66,7
Norte Santander	785	556,8	228,2	41,0
Magdalena	489	360,8	128,4	35,6
Cundinamarca	2.278	1.703,2	574,8	32,6
Boyacá	954	726	228	31,4
Arauca	198	155,6	42,4	27,2
Caldas	936	753,8	182,2	24,2
Cesar	573	471,2	101,8	21,6
Bolívar	829	684	145	21,2
Sucre	158	130,4	27,6	21,0
La Guajira	185	153,8	31,2	20,3
Huila	723	613,8	109,2	17,8
Casanare	541	464,6	76,4	16,4
Santander	1.731	1.490,2	240,8	16,2
Putumayo	113	98,2	14,8	15,1
Córdoba	503	445	58	13,0
Chocó	81	45,4	5,6	12,3
Meta	758	688,2	69,8	10,1
Vaupés	3	2,8	0,2	7,1
Atlántico	1.246	1.159,4	76,6	6,6
Amazonas	20	18,5	1,2	6,4
Bogotá DC	5.668	5.429	239	4,4
Tolima	1.545	1.494,6	50,4	3,4
Valle Del Cauca	3.129	3.143	-56	-1,8
Cauca	477	488,4	-11,4	-2,3
Antioquia	2.880	3.087,6	-207,6	-6,7
San Andrés	31	36	-5	-13,9
Quindío	509	601,8	-92,8	-15,4
Nariño	777	929,2	-152,2	-16,4
Risaralda	800	1.004,2	-204,2	-20,3

Fuente: Información procesada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV, 2023).

Figura 3. Variación relativa en los casos de personas lesionadas valoradas según departamento de ocurrencia del siniestro para el periodo enero - diciembre 2023 frente al promedio de los últimos cinco años (2018-2022).



Fuente: Información procesada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV, 2023).

Las cifras representadas en la anterior figura resaltan la urgencia y la importancia de las medidas implementadas por la ANSV para mejorar la seguridad vial y reducir las consecuencias asociadas con los siniestros viales.

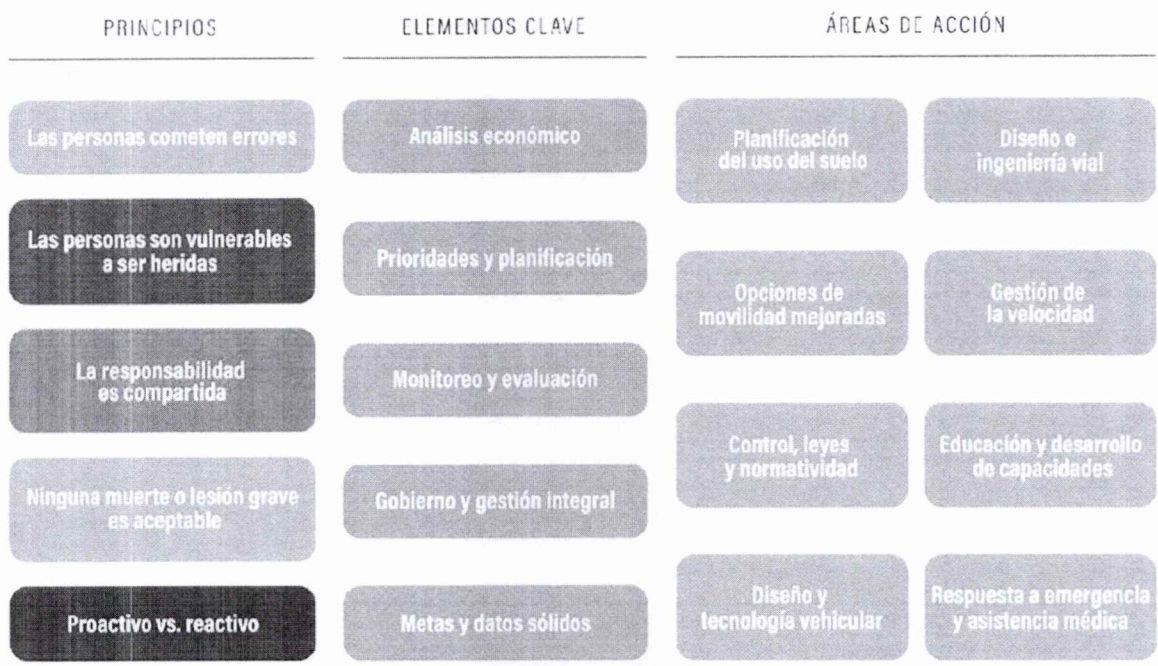
Cabe destacar que, la manera de abordar la seguridad vial ha evolucionado a lo largo de los años, trayendo nuevos enfoques y visiones. Es así como el nuevo Plan de Acción por la Seguridad Vial para el Decenio 2021-2030, proclamado por la Organización Mundial de la Salud y las comisiones Regionales de las Naciones Unidas, el cual se propone reducir la mortalidad y traumatismos graves provocados por el tránsito a nivel mundial en un 50% para el 2030 (OMS, 2021); establece como estrategia principal para lograr dicha meta, la aplicación del Enfoque Sistema Seguro - ESS integrado para abordar la seguridad vial en los países miembros.

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

El enfoque de Sistema Seguro se guía por elementos clave de planificación, implementación, evaluación y monitoreo. Esto implica establecer objetivos alcanzables, aumentar el análisis económico para identificar beneficios, identificar áreas prioritarias, evaluar programas basados en evidencia, y asegurar que la planificación e inversión en infraestructura consideren la seguridad vial integralmente. Estas acciones van más allá de cambiar el comportamiento mediante educación o control, abordando factores subyacentes como el uso del suelo, planificación de la movilidad, gestión de velocidad, diseño de intersecciones seguras, diseño de vías, transporte público, tecnología vehicular segura y coordinación de servicios de emergencia tras siniestros de tránsito.

El ESS tiene los siguientes principios, elementos y áreas de acción:

Figura 4. Principios, elementos clave y áreas de acción del enfoque de un Sistema Seguro.



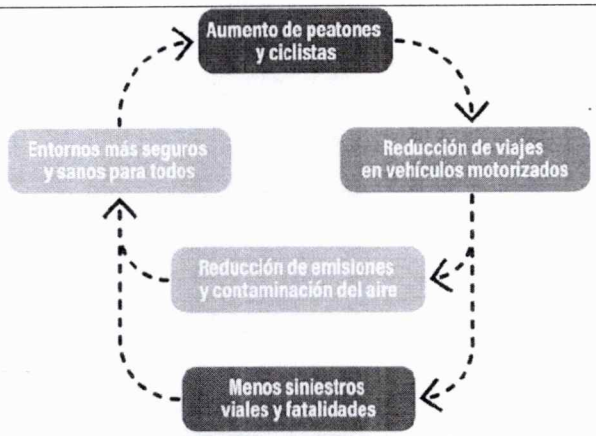
Fuente: WRI, 2018.

En cuanto a las características del ESS, la OMS destaca:

- *"Anticipa y tiene en cuenta los errores humanos.*
- *Incorpora diseños de vías de tránsito y vehículos que reducen las fuerzas de colisión a niveles que están dentro de la tolerancia humana para prevenir la muerte o traumatismos graves.*
- *Alienta a quienes diseñan y mantienen las carreteras, fabrican vehículos y gestionan programas de seguridad a compartir la responsabilidad de la seguridad con los usuarios de la infraestructura vial, de modo que cuando se produzca una colisión, se busquen soluciones en todo el sistema, en lugar de culpar únicamente al conductor u otros usuarios de la carretera.*
- *Persigue un compromiso con la mejora proactiva y continua de las carreteras y los vehículos para que todo el sistema sea seguro y no solo los lugares o situaciones donde ocurrieron las últimas colisiones y Actúa de conformidad con la premisa subyacente de que el sistema de transporte debe producir cero defunciones o traumatismos graves y que la seguridad no debe verse amenazada en aras de otros factores, como el costo o el objetivo de lograr unos tiempos de transporte más rápidos" (OMS,2021).*

Conforme a lo mencionado previamente, el ESS parte de la base de que por naturaleza los seres humanos comenten errores y por ello pueden producir siniestros en la vía. Por lo tanto, considerando esa susceptibilidad humana es necesario diseñar un sistema (infraestructura - vehículos - usuarios - gestión interinstitucional - gestión de velocidad, entre otros) que mitigue significativamente las consecuencias ocasionadas por el error humano y evite la muerte de personas en las vías.

Como resultado de la implementación del ESS, se destacan diversos beneficios, tales como:
i) Reducción de siniestros viales y fatalidades, ii) Creación de entornos más seguros y saludables para todos, iii) Fomento del aumento de peatones y ciclistas, entre otros



Adicionalmente, de los principios del ESS surge la concepción de que, por lo tanto, todos los siniestros viales son prevenibles y ninguna muerte es aceptable a causa del tránsito. Esta aproximación ética frente al problema de la inseguridad vial se denomina Visión Cero.

Con el propósito de implementar las mencionadas premisas o concepciones (ESS / Visión Cero), resulta imperativo poner en práctica el marco institucional mediante diversas acciones, entre las cuales se destacan la gestión de condiciones de riesgo en la infraestructura vial, la promoción de una conducción a velocidades adecuadas, y otras medidas encaminadas a fortalecer la seguridad vial en todo el territorio nacional. Estas iniciativas también contribuyen significativamente a la prevención de la siniestralidad vial.

Que por medio del Decreto 1430 de 2022 [6] se aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 y en su Anexo se expresa:

> *"Mediante el PNSV 2022 - 2031, el Gobierno nacional adopta el modelo de Sistema Seguro como el enfoque que continuará guiando la gestión de la seguridad vial, lo cual le permitirá a Colombia avanzar hacia un modelo que centra sus esfuerzos en el cuidado del ser humano.*
>
> *Con la adopción de este enfoque, la seguridad vial tendrá como premisa principal que ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial. Por lo anterior, la planeación e implementación de planes, programas y proyectos en la materia tendrán en consideración que:*
>
> - *El ser humano comete errores que pueden originar siniestros viales o incrementar su severidad; sin embargo, la vida y la integridad humana constituyen un precio inadmisible por dichos errores.*
> - *El ser humano tiene una capacidad limitada para tolerar las energías liberadas en un siniestro vial. Este precepto, junto con el anterior, soportan la necesidad de planear e implementar sistemas indulgentes con el ser humano.*
> - *La seguridad vial es una responsabilidad compartida entre el sector público, privado, academia, y actores viales en general. Es determinante involucrar a todos los corresponsables a partir de la priorización de la seguridad vial en la planeación e implementación de los diferentes elementos de un sistema seguro, así como la apropiación del autocuidado y conciencia social del derecho que tenemos todos al disfrute seguro de la vía.*
> - *La gestión de la seguridad vial debe ser proactiva.*
> - *La actuación integral y sistémica en diversas áreas aumenta la protección de los actores viales".*

Que el PNSV 2022 - 2031 estipula ocho (8) áreas de acción enfocadas en reducir los fallecimientos en las vías, siguiendo el enfoque de Sistema Seguro y todos sus preceptos, en las cuales el Gobierno nacional trabajará durante el mencionado decenio.

Las áreas de acción son: i) Velocidades seguras, ii) Vehículos seguros, **iii) Infraestructura Vial Segura**, iv) Comportamiento seguro en los actores viales, v) Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial (Vigilancia y control), vi) Atención integral a víctimas de siniestros viales, vii) Gobernanza y viii) Gestión del conocimiento.

Que el PNSV 2022 - 2031, en su área de acción número tres, denominada "Infraestructura vial segura", plantea el siguiente objetivo, con el propósito de mitigar las problemáticas de seguridad vial en la infraestructura, abarcando vías interurbanas, rurales y urbanas:

- **Objetivo general 2.** Mitigar el riesgo en puntos, tramos y sectores críticos de siniestralidad.
- **Objetivo específico 2.1**: Implementar programas para mejorar las condiciones de seguridad de los puntos críticos de siniestralidad y favorecer la mitigación de riesgos.

[6] Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-20231".

- **Descripción de la acción:** 2.1.1 Implementar intervenciones de seguridad vial en sitios críticos de siniestralidad.

La ANSV implementará un programa de intervenciones de seguridad vial mediante infraestructura específica en sitios críticos de siniestralidad en vías urbanas e interurbanas. La implementación del programa incluye la articulación de diferentes tipos de medidas de acuerdo con las necesidades del sitio por intervenir: infraestructura, control, educación, sensibilización, socialización, comunicaciones, entre otras, con especial consideración de la movilidad segura del peatón, motociclista y en general, de los actores más vulnerables.

Que el Artículo 2 de la Ley 2251 de 2022 [7] instaura que:

> *"Las Entidades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional, promoviendo la circulación de las personas y los vehículos, la calidad de las infraestructuras de la red vial, la seguridad vehicular, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas, bajo los siguientes principios de seguridad vial:*
>
> *a) Sistema Seguro: Este tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las lesiones graves causadas por accidentes [sic] de tránsito, y reconoce que el sistema se debería concebir para tolerar el error humano. La piedra angular de este enfoque son las carreteras y las bermas seguras, las velocidades seguras, los vehículos seguros y los usuarios de carreteras seguros, todo lo cual se deberá abordar con miras a poner fin a los accidentes [sic] mortales y reducir el número de lesiones graves.*
>
> *b) Responsabilidad compartida. Serán responsables de la incidencia y de sus efectos resultantes, de acuerdo con su participación en el sistema: los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de la infraestructura vial; así como los usuarios de las vías; y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor y del diseño, la fabricación, importación, ensamblaje y comercialización de vehículos.*
>
> *c) Seguridad Vehicular. Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación, la comercialización y el mantenimiento de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables fuera de él (peatones, ciclistas y motociclistas).*
>
> *d) Seguridad en las vías. Los cuerpos operativos de control de tránsito, del ámbito nacional, deben intervenir y ejercer el control de las normas de tránsito a los usuarios de las vías en todos los municipios del país; para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar de forma determinada contra la transgresión generalizada de la misma".*

Que la infraestructura vial del país se divide en el **Sistema Nacional de Carreteras** o red vial nacional (interurbanas o rurales) y las que se pueden definir como **vías urbanas.** Las vías del Sistema Nacional de Carreteras o red vial nacional, denominadas: arteriales o de primer orden, intermunicipales o de segundo orden y veredales o de tercer orden; pueden estar a cargo de la Nación, los departamentos, los distritos especiales o los municipios. Entre tanto, las vías urbanas son administradas por los 1.102 municipios del país.

Que las vías de la red vial nacional cuentan con 206.627 km de longitud, de los cuales 19.206 km corresponden a la red vial de primer orden, 45.137 km a la red de segundo orden y 142.284 km a la red de tercer orden (Ministerio de Transporte, 2020).

Que, en Colombia, según el historial de víctimas fallecidas y lesionadas en siniestros de tránsito, valoradas por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses y publicado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial - ONSV [8], se registraron 32.235 lesionados y 8.469 muertos para el año 2022. Estas cifras aumentaron a 33.107 lesionados y 8.546 muertos para el 2023.

Actor vial	Lesionados		Muertos	
	2022	2023	2022	2023
Peatón	5.665	5.714	1.866	1.819
Usuario de bicicleta	2.297	2.169	465	462
Usuario de moto	19.055	19.992	5.051	5.291
Usuario de otros	114	112	65	49
Usuario de V. Individual	2.989	2.992	646	605
Usuario T. Carga	168	215	222	201

[7] Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones -Ley Julián Esteban.
[8] https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas

Usuario T. Pasajeros	1.943	1.910	143	119
Sin información	4	3	11	-
Total	**32.235**	**33.107**	**8.469**	**8.546**

Fuente: Histórico de víctimas, publicado por el ONSV, consultado el 29 de mayo de 2024.

Que LA ANSV con el fin de optimizar su accionar para reducir las víctimas fatales y con lesiones graves por siniestros viales en el país, desarrolló una metodología que prioriza los municipios con mayor incidencia de estos eventos, lo cual facilita identificar a nivel de mayor detalle geográfico los puntos, tramos y/o sitios a intervenir, contemplando las siguientes variables: tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes entre 2018 y 2022, categorización municipal, y determinación de criticidad de municipios por parte del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Que el **MUNICIPIO DE NEIVA**, es uno de los entes territoriales priorizados de acuerdo con la metodología definida por LA ANSV que tiene dos etapas las cuales se describen a continuación:

Para la etapa inicial de priorización se consideró como primer insumo, la disponibilidad de 386 diseños en 124 municipios elaborados mediante el programa Pequeñas Grandes Obras III y la Estrategia Sistema Seguro (Ver anexo metodología de priorización de sitios críticos).

A partir de dicha cantidad de diseños y de acuerdo con la disponibilidad presupuestal, la Agencia Nacional de Seguridad Vial realizó una priorización de los municipios con mayor criticidad para la consolidación de la cantidad de puntos/tramos/sitios a intervenir considerando las siguientes variables:

a) Tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes.
b) Categorización municipal.
c) Determinación de criticidad de municipios por parte del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Para la segunda etapa, una vez identificados los municipios y la cantidad de puntos para intervenir en su jurisdicción, se definirán los puntos, tramos o sitios críticos en dichos municipios mediante la metodología establecida por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (Ver anexo metodología de priorización de sitios críticos).

Que según el historial de víctimas fallecidas y lesionadas en siniestros de tránsito, valoradas por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, publicado por el ONSV, se reportaron en los últimos cinco (5) años las siguientes cifras en el Municipio de Neiva-Huila:

Año	Muertos	Lesionados
2019	59	430
2020	42	190
2021	79	254
2022	70	394
2023	72	433

Fuente: Histórico de víctimas, publicado por el ONSV, consultado el 10 de julio de 2024.

Que como se evidenció en las cifras mencionadas, tanto la red vial nacional (interurbana o rural) como las vías urbanas presentan desafíos que dificultan la reducción en las cifras de actores viales lesionados y fallecidos en siniestros viales; es necesario identificar estos retos para formular alternativas de solución de manera eficiente.

A pesar de los esfuerzos de la ANSV, persisten puntos y tramos críticos con riesgo de siniestralidad en diversos lugares del territorio nacional, demandando atención a través de los programas de infraestructura vial segura. Por ende, es necesario fortalecer la estrategia interinstitucional, ampliando la cobertura a otros departamentos y áreas urbanas a nivel nacional. Esto implica la implementación de medidas de seguridad vial que contribuyan a reducir el riesgo de siniestralidad, mejorando así los componentes de seguridad en la infraestructura vial, los vehículos y el servicio de transporte a nivel nacional.

Para avanzar en este objetivo, la ANSV adelanta en la plataforma SECOP II, el proceso de selección No. IAP 003 de 2024 con objeto "IMPLEMENTAR INTERVENCIONES EN INFRAESTRUCTURA VIAL PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL Y MITIGAR RIESGOS EN PUNTOS CRÍTICOS PRIORIZADOS POR LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL - ANSV", a través del cual se da continuidad a los esfuerzos destinados a reducir las cifras de siniestralidad mediante intervenciones enfocadas en mejorar las condiciones de la infraestructura vial. Las acciones principales a desarrollar comprenden:

I. Medida 1. Diseño e instalación de medidas rápidas de señalización vial.
II. Medida 2. Diseño y construcción de medidas de tráfico calmado y urbanismo táctico y dispositivos de control para la regulación del tránsito.
III. Medida 3. Diseño, suministro e instalación de sistemas de contención vehicular.
IV. Medida 4. Instalación de radares de velocidad con panel de mensajería variable.

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

V. Medida 5. Actividades de persuasión y socialización a los actores viales sobre los proyectos de intervención con relación a los puntos críticos.

Durante la ejecución de los contratos, la ANSV tendrá la facultad de ajustar, ya sea aumentando, disminuyendo o eliminando total o parcialmente los puntos críticos seleccionados para intervención, tanto en la red vial nacional, departamental o en áreas urbanas específicas, bajo la jurisdicción de los municipios que debido a sus condiciones de inseguridad vial requieran atención.

Considerando que los puntos, sectores y tramos críticos donde se implementarán las medidas integrales de seguridad vial mencionadas anteriormente pueden pertenecer a vías primarias, secundarias o terciarias, administradas por la Nación, los departamentos, los distritos especiales o los municipios, es necesario suscribir convenios interadministrativos para definir el alcance de las intervenciones y los compromisos de las entidades públicas involucradas.

En el caso de la ANSV, su rol comprende el acompañamiento técnico en el diseño y/o desarrollo, implementación y/o seguimiento de las intervenciones orientadas a prevenir y reducir la siniestralidad vial. Por su parte, los entes territoriales tienen el rol de acompañar el proceso de apropiación y/o aprobación de los diseños integrales de seguridad vial, según corresponda, que se surtirá en compañía de la Interventoría y la ANSV, y emitir su aval sobre la aprobación de los diseños, participar en mesas técnicas, realizar recorridos y, en general, acompañar el desarrollo de las obras, hasta la suscripción del acta de recibo a satisfacción de las obras de seguridad vial. Los compromisos mencionados no son exhaustivos y serán detallados en el desarrollo del presente estudio previo.

Por lo anterior, se propone un acuerdo interinstitucional para que LA ANSV como máxima autoridad en la aplicación de políticas y medidas de seguridad vial a nivel nacional, brinde apoyo y asesoría técnica a **MUNICIPIO DE NEIVA.** Esto permitirá desarrollar programas enmarcados en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, contribuyendo a prevenir, reducir y mitigar la siniestralidad en los puntos, tramos y/o sectores críticos de la red vial, no concesionada ni a concesionar, bajo la jurisdicción del ente territorial, responsable de su administración, operación y mantenimiento. En consecuencia, dicho ente territorial cooperará e impulsará con la ANSV la implementación de medidas integrales de seguridad vial en los sitios priorizados por la ANSV.

De acuerdo con los argumentos presentados en este capítulo, se ha evidenciado que es necesario suscribir con LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL un convenio interadministrativo con el objetivo de "AUNAR ESFUERZOS ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL - ANSV Y EL MUNICIPIO DE NEIVA CON EL FIN DE IMPLEMENTAR PROGRAMAS TENDIENTES A MEJORAR LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL EN LOS PUNTOS, TRAMOS Y SECTORES CRÍTICOS DE SINIESTRALIDAD PRIORIZADOS EN LA RED VIAL NO CONCESIONADA A CARGO DEL MUNICIPIO DE NEIVA Y FAVORECER LA MITIGACIÓN DE RIESGOS PARA PROTEGER LOS ACTORES VIALES MÁS VULNERABLES".

Este convenio busca fortalecer relaciones entre las entidades públicas involucradas para implementar armónicamente y con efectividad medias de seguridad vial, en virtud del principio de coordinación y colaboración, bajo el cual las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el fin de lograr los fines y cometidos estatales.

2.2 DEFINICIÓN DE LA FORMA DE SOLVENTAR LA NECESIDAD

El Convenio de la administración constituye un vínculo jurídico en el cual ella -La administración- se une a otra entidad de naturaleza pública mediante un acuerdo de voluntades, para lograr la realización de fines de interés mutuo en el marco de la ejecución de funciones administrativas. El objeto de los Convenios de la administración implica siempre la conjunción de voluntades en torno a intereses que son mutuos o compartidos por ambos contratantes, se trata de lograr la realización de objetivos o fines que son comunes a todas las partes que celebran el negocio jurídico.

Los convenios interadministrativos constituyen instrumentos eficaces de gestión de la administración pública, al permitir la articulación entre entidades públicas para alcanzar propósitos de interés general que benefician a las comunidades, facilitando la aplicación de los principios de la función administrativa señalados en la Constitución Política, de conformidad con lo establecido en el artículo 92 de la Ley 1474 de 2011.

El Convenio Administrativo es una herramienta eficaz de gestión de la administración pública moderna, que le permite a una administración propositiva, dinámica y protagonista dentro del contexto del modelo de Estado Social de Derecho, el logro de los fines estatales encomendados.

Por consiguiente, con el fin de solventar la necesidad presentada, el Municipio de Neiva ha optado por celebrar un Convenio Interadministrativo con una entidad de naturaleza pública, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), con el fin de implementar programas tendientes a mejorar las condiciones de seguridad vial en los puntos, tramos y sectores críticos de siniestralidad priorizados en la red vial no concesionada a cargo de municipio de Neiva y favorecer la mitigación de riesgos para proteger los actores viales más vulnerables, de conformidad con lo establecido en el art 95 de la Ley 489 de 1998, la Ley 80 de 1993, articulo 2 de la Ley 1150 del 2007, Ley 1474 del 2011, Art. 2.2.1.2.1.4.4. y 2.2.1.2.1.4.8. del Decreto 1082 del 2015, con el fin de obtener los mecanismos para alcanzar los objetivos planteados en el plan de desarrollo.

TIPOLOGIA CONTRACTUAL [3]	**CONVENIO INTERADMINISTRATIVO**
OBJETO [4]	"AUNAR ESFUERZOS ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL - ANSV Y EL MUNICIPIO DE NEIVA CON EL FIN DE IMPLEMENTAR PROGRAMAS TENDIENTES A MEJORAR LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL EN LOS PUNTOS, TRAMOS Y

	SECTORES CRÍTICOS DE SINIESTRALIDAD PRIORIZADOS EN LA RED VIAL NO CONCESIONADA A CARGO DEL MUNICIPIO DE NEIVA Y FAVORECER LA MITIGACIÓN DE RIESGOS PARA PROTEGER LOS ACTORES VIALES MÁS VULNERABLES".
OBLIGACIONES DE LAS PARTES [5]	**COMPROMISOS GENERALES DE LAS PARTES** **OBLIGACIONES:** Para alcanzar el objeto del Convenio, tanto **LA ANSV** como **MUNICIPIO DE NEIVA** se comprometen a desarrollar su cooperación, teniendo en cuenta los siguientes compromisos: **A. OBLIGACIONES CONJUNTAS DE LAS PARTES:** 1. Identificar y evaluar de manera oportuna la aplicación específica de las estrategias y/o actividades de asesoría especializada y acompañamiento técnico en la planeación, diseño y ejecución de intervenciones en la infraestructura vial, en aras de reducir la siniestralidad en los puntos, tramos y/o sectores priorizados por la ANSV en la red vial a cargo de **MUNICIPIO DE NEIVA**; en concordancia con el área de acción *"Infraestructura Vial Segura"* del PNSV 2022-2031 y los componentes técnicos citados en el alcance del objeto del Convenio. 2. Cumplir de manera integral con las estrategias y/o actividades acordadas como parte del proceso de asesoría especializada y acompañamiento técnico, destinadas a la implementación de intervenciones en la infraestructura vial, con el objetivo de mejorar las condiciones de seguridad vial, en los sectores críticos priorizados por la ANSV. 3. Facilitar el intercambio de información y el desarrollo de las reuniones necesarias para lograr los cometidos del Convenio. 4. Presentar un informe final en el cual se establezcan los resultados medibles de la ejecución delConvenio. 5. Convocar y asistir a las reuniones de seguimiento del Convenio y suscribir las actas de estas. 6. Asumir los gastos de desplazamiento y viáticos que se requieran en la ejecución del Convenio. 7. Todas las demás obligaciones que se deriven de la naturaleza del Convenio, tendientes a su cumplimiento **B. OBLIGACIONES DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL- ANSV:** 1. Designar un funcionario como supervisor del Convenio, para que, en el desarrollo de su ejecución, interactúe y colabore con el supervisor del Convenio que sea designado por **MUNICIPIO DE NEIVA**, en los trámites administrativos que se requieran, y sea el enlace directo entre las entidades que concurren en él. 2. Coordinar las acciones interinstitucionales de planificación, programación, ejecución y seguimiento requeridas para dar cumplimiento al objeto y actividades descritas en el presente Convenio o que se pacten en la ejecución de este. 3. Apoyar con la socialización de las estrategias, programas, proyectos y/o actividades a llevar a cabo en el Convenio. 4. Implementar las metodologías y acciones necesarias para la correcta ejecución del Convenio. 5. Supervisar la materialización de las acciones y/o medidas integrales de seguridad vial, hasta la entrega a satisfacción de estas, con las cuales se busca reducir la siniestralidad en los puntos, tramos y/o sectores priorizados por la ANSV en la red vial a cargo del **MUNICIPIO DE NEIVA**, en el marco del PNSV 2022-2031. Las cuales se ejecutarán a través de contratistas externos de Obra e Interventoría, seleccionados en procesos de Convocatoria Pública Abierta, en atención a las directrices de Colombia Compra Eficiente, la Fiduciaria que administra el Fondo de Seguridad Vial y el Manual Unificado de Contratación de la ANSV. 6. Asignar los recursos de acuerdo con la disponibilidad presupuestal de LA ANSV - Dirección de Infraestructura y Vehículos (DIV) y llevar a cabo las gestiones necesarias para contratar a los ejecutores e interventores de obra.

7. Elaborar directamente o por medio de terceros, los diseños integrales de seguridad vial para las intervenciones en la infraestructura vial priorizada.

8. Suministrar los diseños integrales de seguridad vial para la ejecución de las obras objeto del Convenio.

9. Realizar visitas de seguimiento y verificación de la implementación de las medidas de seguridad vial, y vigilar el cumplimiento de las obligaciones pactadas entre LA ANSV y los contratistas de obra e interventoría.

10. Entregar las intervenciones en seguridad vial ejecutadas en el marco del Convenio.

11. Entregar manuales de mantenimiento y operación de las intervenciones de seguridad vial ejecutadas en el marco del Convenio.

12. Convocar y asistir a las reuniones de seguimiento y realizar las actas necesarias para el adecuado desarrollo del Convenio.

13. Articular con el **MUNICIPIO DE NEIVA** los procedimientos necesarios para el desarrollo y monitoreo de cada una de las tareas definidas en las reuniones de seguimiento del Convenio.

14. Participar activamente en el desarrollo de las diferentes actividades que surjan durante la ejecución del presente Convenio.

15. Facilitar el acceso a la información necesaria de la que disponga LA ANSV, para cumplir el objeto del Convenio aquí establecido.

16. Todas las demás obligaciones tendientes al cumplimiento del Convenio.

C. OBLIGACIONES DEL MUNICIPIO DE NEIVA

1. Designar un funcionario como supervisor del Convenio, para que, en el desarrollo de su ejecución, interactúe y colabore con el supervisor del Convenio que sea designado por LA ANSV, en los trámites administrativos que se requieran, y sea el enlace directo entre las entidades que concurren en él. Y, que cuente con la competencia para firmar los documentos requeridos para el desarrollo del Alcance del Convenio.

2. Efectuar las gestiones pertinentes para incorporar y fomentar dentro de los instrumentos de planificación y gestión urbana la adopción de aspectos de infraestructura vial segura.

3. Promover en los proyectos de infraestructura vial, durante las etapas de planificación, diseño, construcción y rehabilitación, la realización de auditorías e inspecciones de seguridad vial, en concordancia con la Metodología adoptada por el Ministerio de Transporte con la Resolución No. 20213040035705 de 2021.

4. Formular planes, programas o proyectos orientados a eliminar o mitigar los riesgos en la infraestructura vial en su jurisdicción.

5. Coadyuvar con la aplicación de las metodologías y/o acciones necesarias para desarrollar el Convenio, en concordancia con la Normatividad vigente y las mejores prácticas en materia de Seguridad Vial.

6. Apoyar en la difusión en el territorio bajo su jurisdicción de las estrategias, programas, proyectos y/o actividades a llevar a cabo en el marco del Convenio.

7. Participar en las reuniones y/o mesas técnicas de verificación, apropiación y aprobación de diseños suscribiendo las actas de aprobación de estos.

8. Proporcionar un gestor social de apoyo local para planificar y ejecutar estrategias de apropiación de diseños y obras desarrolladas dentro del marco del Convenio, orientadas a garantizar la sostenibilidad, en el tiempo, de las medidas integrales de seguridad vial, antes, durante y después de la entrega de las obras a satisfacción.

9. Programar el mantenimiento vial en puntos, tramos y/o sectores priorizados para materializar intervenciones con el fin de mejorar y conservar las medidas de seguridad vial.

10. Emitir concepto favorable y autorizar la implementación de intervenciones sobre la

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

infraestructura vial bajo su jurisdicción, para mejorar las condiciones de seguridad vial y mitigar riesgos en puntos, tramos y sectores priorizados por LA ANSV.

11. Dinamizar las respuestas a los permisos, licencias, Planes de Manejo de Tráfico y/o cualquier otro trámite requerido para la ejecución de las intervenciones en los puntos, tramos y/o sectores priorizados, que sean de su competencia o de Entidades con las cuales tengan vigentes otros Convenios Interadministrativos.

12. Garantizar el acompañamiento a la ANSV y al contratista de obra derivado en los sitios priorizados, para los que se autoriza la intervención, permitiendo a la ANSV realizar las acciones y/o medidas para reducir la siniestralidad vial. Y, en el caso de ser necesario evaluar y gestionar el tipo de acompañamiento requerido, ya sea ante la Policía o Ejercito Nacional, según corresponda, en aras de salvaguardar la integridad de los funcionarios de la ANSV, y los contratistas de obra e interventoría, durante la ejecución de las actividades en campo.

13. Asignar para el acompañamiento en terreno, a un profesional con la competencia para firmar planos diseño, planos récord, recibo de obra, entre otra documentación referente a la implementación de medidas de seguridad vial.

14. Llevar a cabo visitas de monitoreo y verificación de las acciones y/o medidas que se encuentren en implementación, y vigilar el cumplimiento de las obligaciones pactadas entre LA ANSV y el contratista de obra derivado.

15. Recibir las intervenciones en seguridad vial ejecutadas en el marco del Convenio, mediante la suscripción en campo de un Acta de Recibo a Satisfacción.

16. Aprobar y firmar los planos de diseño, planos récord, matrices de garantías, Actas de recibo de obras, entre otra documentación relacionada con la implementación de las medidas integrales de seguridad vial.

17. Asumir la responsabilidad de la administración, operación y mantenimiento periódico de las intervenciones entregadas por la ANSV, conforme a su naturaleza técnica, al objetivo para el que fueron concebidas, a la normatividad vigente y lo dispuesto en el manual de mantenimiento y operación entregado por LA ANSV.

18. Recibir las garantías que cubren los amparos de Estabilidad y Calidad de las obras suscritas por el contratista de obra y, si fuera necesario, llevar a cabo el trámite administrativo para hacerlas efectivas, a partir del recibo a satisfacción de las obras.

19. Recibir los bienes, equipos o elementos, así como ingresarlos e incorporarlos dentro de las pólizas que para ellos apliquen, y hacerse responsable de los mismos, incluyendo los mantenimientos o calibraciones que se requieran. Y, garantizar su correcto y adecuado uso por parte del personal que debe estar debidamente capacitado.

20. Mantener informada a LA ANSV o a quien ella disponga del uso de los equipos o elementos, así como los registros y resultados obtenidos en materia de siniestralidad vial y gestión de la velocidad, bajo las condiciones establecidas por LA ANSV.

21. Participar en el acompañamiento a las diferentes actividades que surjan en razón a la ejecución del presente Convenio.

22. Asistir a las reuniones de seguimiento y suscribir las actas necesarias para el adecuado desarrollo del Convenio.

23. Articular con la ANSV los procedimientos necesarios para el desarrollo y monitoreo de cada una de las tareas definidas en las reuniones de seguimiento del Convenio.

24. Cumplir oportunamente las recomendaciones y solicitudes que realice LA ANSV sobre el desarrollo de las obras y/o intervenciones del Convenio.

25. Facilitar el acceso a la información necesaria de la que disponga la entidad territorial, como estudios e investigaciones, realizadas en la entidad territorial sobre: estructuración, preparación, diagnóstico, evaluación y seguimiento de aspectos relacionados con la eliminación o mitigación de riesgos de siniestros viales; para cumplir el objeto y alcance del Convenio aquí establecido.

26. Diligenciar oportunamente y con la calidad requerida la documentación, informes, encuestas y/o formularios que LA ANSV solicite como insumo periódico para el análisis, evaluación, control, y seguimiento del desarrollo del Convenio.

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

	27. Responder a las PQR, derechos de petición, solicitudes de información, y solicitudes de cumplimiento, entre otros, que sean radicadas con posterioridad al recibo a satisfacción de las intervenciones en seguridad vial, por parte del Ente Territorial. **28.** Garantizar la permanencia de las obras implementadas en el marco del convenio, mientras subsistan las condiciones técnicas que dieron origen a estas, así como asumir la responsabilidad derivada de eventuales decisiones por parte del [INGRESAR NOMBRE DE LA ENTIDAD TERRITORIAL] tendientes a modificar y/o retirar total o parcialmente las medidas de seguridad vial entregadas por la ANSV. **29.** Garantizar el uso adecuado de la imagen institucional de LA ANSV en las actividades y productos inherentes al desarrollo de acciones correspondientes a este Convenio, según las directrices de la Oficina Asesora de Comunicaciones de LA ANSV. **30.** Todas las demás obligaciones tendientes al cumplimiento del convenio.

MODALIDAD DE SELECCIÓN [6] Marque con una **X**	**Licitación publica**	**Selección Abreviada**	**Concurso de Méritos**	**Mínima cuantía**	**Contratación Directa**	**Régimen Especial**
					X	

7. FUNDAMENTO JURIDICO DE LA MODALIDAD DE SELECCIÓN

La modalidad de selección pertinente para contratar el objeto consistente en: **"Aunar esfuerzos entre La Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV y el Municipio de Neiva con el fin de implementar programas tendientes a mejorar las condiciones de seguridad vial en los puntos, tramos y sectores críticos de siniestralidad priorizados en la red vial no concesionada a cargo del Municipio de Neiva y favorecer la mitigación de riesgos para proteger los actores viales más vulnerables"**; es la contratación directa, mediante la celebración de un convenio interadministrativo, de conformidad con lo establecido en el Artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, y el artículo 2.2.1.2.1.4.4 del Decreto 1082 de 2015, que permita garantizar la ejecución e inversión estratégica del recurso aunando esfuerzos entre entidades con similares objetivos.

Lo anterior cobra fundamento en los siguientes postulados: La Constitución Política de Colombia indica en su artículo 113° que: ***"Los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines"*** y el artículo 209° por medio del cual se determina que: ***"Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado".***

Por su parte, el Artículo 3° de la Ley 80 de 1993, menciona lo siguiente: ***"Los servidores públicos tendrán en consideración que al celebrar contratos y con la ejecución de los mismos, las entidades buscan el cumplimiento de los fines estatales, la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de dichos fines"***.

En el mismo sentido, la Ley 1150 de 2007, establece en su artículo 2º, numeral 4º, literal c, modificado por la Ley 1474, artículo 92, como modalidad de selección de los contratistas la contratación directa, encontrándose dentro de dicha modalidad los contratos interadministrativos, ***"siempre que las obligaciones derivas del mismo tengan relación directa con el objeto de la entidad ejecutora señalado en la Ley o sus reglamentos"***. De igual forma, de conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.2.1.4.4 del Decreto 1082 de 2015, ***"La modalidad de selección para la contratación entre Entidades Estatales es la contratación directa (...)".***

Mediante la Ley 489 de 1998, se expidieron disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de la función administrativa, indicando en sus artículos 6, 14 y 95, lo siguiente:

"**Artículo 6º.- Principio de coordinación.** 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 (...)".** (Negrilla fuera de texto)

(...)

"Artículo 14º.- Delegación entre entidades públicas. La delegación de las funciones de los organismos y entidades administrativos del orden nacional efectuado en favor de entidades descentralizadas o entidades territoriales **deberá acompañarse de la celebración de convenios** en los que se fijen los derechos y obligaciones de las entidades delegante y delegataria. Así mismo, en el correspondiente convenio podrá determinarse el funcionario de la entidad delegataria que tendrá a su cargo el ejercicio de las funciones delegadas.

Estos convenios estarán sujetos únicamente a los requisitos que la ley exige para los convenios o contratos entre entidades públicas o interadministrativos" (Negrilla fuera de texto)

"Artículo 95º. Asociación entre entidades públicas- Las entidades públicas podrán asociarse con el fin de cooperar en el cumplimiento de funciones administrativas o de prestar conjuntamente servicios que se hallen a su cargo, **mediante la celebración de convenios interadministrativos** o la conformación de personas jurídicas sin ánimo de lucro (...)" (Negrilla fuera de texto)

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

Que, en Sentencia del Consejo de Estado del 7 de octubre de 2009, definiendo la naturaleza y objeto de los Convenios interadministrativos, citando para el efecto el concepto dado por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado:

> *"(…) Se está ante una manifestación conjunta de voluntades de la cual se desprende el cumplimiento de obligaciones concretas para quienes suscribieron el Convenio. Para la Sala de Consulta y Servicio Civil de esta corporación se está ante una modalidad contractual,* ***cuya particularidad es su celebración en virtud del principio de cooperación entre entidades públicas, de tal modo que su finalidad no es otra distinta a "la de cumplir en forma conjunta con las funciones a cargo de ambas entidades, o prestar servicios públicos que le han sido encomendados". Los Convenios constituyen formas concretas de colaboración interadministrativa en el cumplimiento de fines y cometidos estatales;*** *esta colaboración puede revestir dos maneras distintas: la asunción conjunta de funciones administrativas a través de la creación de un nuevo ente u organismo administrativo generalmente dotado de personalidad jurídica o en otros casos puede realizarse mediante la celebración de contratos, evento en el cual la actividad aunque concurrente sigue permaneciendo en la esfera competencial de cada una de las administraciones comprometidas.* ***Del inciso primero del artículo 95 de la ley 489 de 1998 se desprenden los elementos que conforman la institución de los Convenios administrativos: en primer lugar, los sujetos llamados a celebrarlos deben tener la condición de entidades públicas, y; en segundo lugar, su objeto es el desarrollo conjunto de cualquier tipo de actividad que pueda interesar a dos o más administraciones,*** *no obstante, es necesario precisar que si se trata del ejercicio de potestades estas deben ser de carácter discrecional, es decir, el ordenamiento jurídico debe posibilitar la elección entre varias alternativas.* ***En consecuencia, los Convenios interadministrativos son formas de gestión conjunta de competencias administrativas que asumen el ropaje del negocio jurídico y, al hacerlo, regulan intereses que, aunque coincidentes son perfectamente delimitables, por tanto, se trata de relaciones en la que mínimo participan dos partes.*** *Adicionalmente, mediante este instrumento se crean vínculos jurídicos que antes de su utilización no existían y que se traducen en obligaciones concretas. Finalmente, dichas obligaciones son emanaciones de los efectos jurídicos que puedan llegar a desprenderse, son un reflejo directo de las voluntades involucradas".*

La Corte Constitucional, en sentencia C-671-99 que analizó la exequibilidad de la norma, señala que la misma *"(…) tiene como soporte constitucional el precepto contenido en el artículo 209, inciso segundo de la Carta, que impone como un deber la coordinación de las actuaciones de las autoridades administrativas para el cumplimiento de los fines del Estado."* (Subrayado fuera de texto).

En este orden de ideas, la modalidad de selección para este proceso es la contratación directa por tratarse de un CONVENIO INTERADMINISTRATIVO teniendo en cuenta lo dispuesto en los artículos 2.2.1.2.1.4.1. y 2.2.1.2.1.4.4 subsección 4 del Decreto 1082 de 2015 a saber: 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.

"Artículo 2.2.1.2.1.4.4. 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.

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."

Las disposiciones normativas anteriormente expuestas, son de entera aplicación al caso en concreto, teniendo en cuenta que se trata de un convenio interadministrativo entre la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) - El Municipio de Neiva, que emana del principio de cooperación entre entidades públicas en aras de alcanzar y dar cumplimiento a los fines del estado.

8. ANALISIS DEL SECTOR

En cumplimiento con las previsiones del artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, que dispone que las entidades estatales en la etapa de planeación deben realizar un análisis, para conocer el sector relativo al objeto que se pretende contratar y siguiendo las instrucciones dadas por la Agencia Nacional – Colombia Compra Eficiente, en la Guía para la Elaboración de Estudios del Sector, se tiene que en materia de Contratación Directa, el Análisis del Sector se establece desde los aspectos: legales, organizacionales, comerciales, técnicos, análisis del riesgo, dejándose claro que no será necesario que la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Municipio de Neiva, gestione un análisis de la oferta y la demanda teniendo en cuenta que la presente contratación se realiza en virtud de la naturaleza de las partes y el mismo no genera erogación presupuestal. Por otro lado, el análisis normativo y técnico se encuentran descritos en el presente estudio previo.

9. VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO y/o APORTES, SU JUSTIFICACIÓN

El presente Convenio Interadministrativo no genera erogación alguna, es decir, para la suscripción no se requiere la expedición de certificado de disponibilidad presupuestal debido a su naturaleza, por lo que no compromete recursos de ninguna de las partes. Para todos los efectos legales y fiscales, este Convenio no implica compromisos de orden presupuestal.

10. CONDICIONES TÉCNICAS Y / O PERFIL DEL PROVEEDOR

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) fue creada mediante la Ley 1702 de 2013 como una Unidad Administrativa Especial, descentralizada, del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Transporte. Su objeto fundamental radica en la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial a nivel nacional. La entidad se erige como el pilar institucional y de coordinación encargado de llevar a cabo la ejecución, seguimiento y control de las estrategias, planes y acciones diseñados para cumplir con los objetivos establecidos por las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.

Además de lo anterior, el artículo 9° de la Ley 1702 de 2013 detalla las funciones de la ANSV, entre las que se destacan las siguientes:

"(…) ARTÍCULO 9°. FUNCIONES. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá las siguientes funciones:
1. De planificación
1.1 Ser el soporte interinstitucional y el organismo responsable dentro del Gobierno Nacional de la planeación, gestión, ejecución, seguimiento y control de las estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial en todo el país.

(…)
1.3. Desarrollar la estrategia de seguridad vial respaldada por esquemas de cooperación horizontal intergubernamental y de coordinación vertical de la actividad nacional, regional y local, generando las alianzas necesarias con los sectores profesionales, empresariales y sociales.
(…)
2. De regulación (…)
2.2 Evaluar la efectividad de las normas reglamentarias asociadas con la seguridad vial y promover su modificación, actualización o derogación, cuando corresponda; si son de orden legal las propondrá al Ministerio de Transporte para que se presenten a consideración del Congreso de la República."
(…)
2.7. Definir, dentro del marco del derecho fundamental a la libre circulación, los reglamentos, las acciones y requisitos necesarios en seguridad vial que deban adoptarse para la reducción de los accidentes [sic] de tránsito en el territorio nacional.
(…)
6. Infraestructura
6.1 Promover el diseño e implementación de sistemas de evaluación de los niveles de seguridad vial de la infraestructura, por medio de auditorías o inspecciones de seguridad vial.
6.2 Definir las condiciones de conformación del inventario local, departamental y nacional de las señales de tránsito a cargo de las autoridades de esos mismos órdenes, quienes estarán obligadas a suministrar y a mantener actualizada esa información.
(…)
7. Coordinación y consulta (…)
7.2. Articular acciones con las entidades territoriales para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial.
(…)
9. Otras (…)
9.4. Prevención, planificación, articulación, formulación de políticas y gestión de siniestros en los modos de transporte terrestre (carretero, férreo) y fluvial. Principalmente, promoverá acciones preventivas para disminuir la pérdida de vidas.
(…)"

En igual sentido, el Decreto No. 787 del 21 de abril de 2015, establece las funciones de la estructura interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, donde en el artículo 9 se estipulan las funciones de la Dirección de Infraestructura y Vehículos, dentro de las cuales se encuentran las siguientes:

1. Proponer a la Dirección General la formulación e implementación de políticas públicas, estrategias, programas, planes y proyectos que mejoren los niveles de seguridad vial de la infraestructura y de vehículos.
2. Hacer seguimiento y evaluar la implementación de las políticas públicas, estrategias, programas, planes y proyectos que se adopten para mejorar los niveles de seguridad vial de la infraestructura y de vehículos.
(…)
5. Proponer estrategias de cooperación a la Dirección de Coordinación Institucional, que permitan generar alianzas a nivel nacional, regional y local para el cumplimiento de los planes y acciones que se adopten en materia de niveles de seguridad vial de la infraestructura y de vehículos.
(…)
9. Elaborar y proponer a la Dirección General los reglamentos, las acciones y requisitos asociados a la infraestructura vial y de vehículos que deban adoptarse para la reducción de los accidentes [sic] de tránsito en el territorio nacional."
(…)
18. Promover el desarrollo de las instituciones y autoridades públicas o privadas de control de calidad que evalúen permanentemente los productos que se utilizan en la seguridad vial, tanto en el equipamiento de los vehículos, el

amueblamiento de la infraestructura, las ayudas tecnológicas y la protección de los conductores, peatones y pasajeros, bajo las directrices de la Dirección General.

19. Definir los criterios técnicos para la elaboración del inventario local, departamental y nacional de las señales de tránsito a cargo de las autoridades correspondientes y consolidarlos en una base de datos, bajo las directrices de la Dirección General."

11. PARTICIPANTES

N/A

12. REQUISITOS JURÍDICOS HABILITANTES

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 95 de la Ley 489 de 1998, artículo 2.2.1.2.1.4.4 del decreto 1082 de 2015, por tratarse de un convenio, la Entidad verificará que el conveniente cuente con la capacidad y las facultades para ejecutar el objeto del convenio.

Para los efectos de esta contratación, la Secretaría de Movilidad verificará las condiciones del contratista a través de los siguientes documentos, que deberá ser aportados:

1. Fotocopia legible del documento de identificación
2. Decreto de nombramiento
3. Acta de posesión
4. Verificar la definición de la situación militar cuando se trate de varón menor de 50 años (si aplica).
5. Certificado de antecedentes Disciplinarios expedido por la Procuraduría General de la Nación.
6. Certificado del Boletín Responsables Fiscales expedido por la Contraloría General de la República.
7. Verificar los Antecedentes Judiciales del futuro contratista expedidos por la Policía Nacional de Colombia.
8. Verificación Sistema Registro Nacional de Medidas Correctivas RNMC

9. REQUISITOS TÉCNICO HABILITANTES

N/A

10. REQUISITOS FINANCIEROS Y ORGANIZACIONALES HABILITANTES

N/A

1. EVALUACIÓN TÉCNICA

N/A

2. EVALUACIÓN ECONÓMICA

N/A

17. FACTOR DE SELECCIÓN DE LA OFERTA MAS FAVORABLE

De acuerdo con el artículo 2.2.1.1.2.2.2 del Decreto 1082 del 2015, la entidad determina que el factor de selección del presente proceso es:

	FACTOR DE SELECCIÓN	Marcar con X
1	**Menor Precio**	**N/A**
2	**Calidad**	**N/A**
3	**Ponderación calidad y precio**	**N/A**
4	**Ponderación calidad y precio con mejor relación costo/ beneficio**	**N/A**

18. PERMISOS, LICENCIAS, DISEÑOS, ESTUDIOS, PLANOS Y AUTORIZACIONES

Mediante el Decreto 682 de 2014, "MANUAL DE CONTRATACION DEL MUNICIPIO DE NEIVA", modificado por el Decreto 134 de 2016, y este a su vez modificado por el Decreto 0108 de 2021, en su artículo Primero estableció que la etapa de maduración o elaboración de estudios previos recae sobre las secretarias de despacho, Direcciones, entre otras, así como también las etapas contractual y post contractual (de ejecución, liquidación y post liquidación)

A su vez el decreto 0085 de 2024, desconcentro y delego a la Oficina de Contratación, La etapa precontractual para el gasto de inversión, facultado para adelantar todos los actos administrativos dirigidos a realizar el proceso de selección y la suscripción de los contratos o convenios.

Artículo 7 **"*Requisitos para la suscripción de Contractos y Convenios directamente por el Alcalde.*** *La suscripción, perfeccionamiento y legalización de Contratos o Convenios que asume directamente el alcalde, requerirá la previa presentación de un aval por parte de la Oficina de Contratación, sobre la viabilidad jurídica del contrato o convenio, la modalidad de selección acorde con la normatividad de contratación estatal, y el contenido jurídico de la minuta contractual.*

Una vez suscrito, perfeccionado y legalizado el contrato o convenio, será remitido con su documentación a la Oficina de Contratación para su registro en el sistema y envío a la Oficina Asesora de Despacho, Asesora de Despacho, Secretaria de Despacho, Departamento, Dirección Administrativa a Entidad descentralizada por servicios donde surgió la necesidad.

LUGAR DE EJECUCIÓN (19)	Las acciones y medidas por implementar en virtud de lo previsto en el presente Convenio se circunscriben a las vías no concesionadas a cargo del MUNICIPIO DE NEIVA en los puntos, tramos y/o sitios identificados y priorizados por LA ANSV. El alcance y las localizaciones de cada intervención serán comunicadas en el marco de las reuniones de seguimiento

PLAZO [20]	El plazo de ejecución del Convenio será de dieciocho (18) meses, a partir de la firma de este. No obstante, lo anterior, las partes, de común acuerdo podrán dar por terminado anticipadamente el presente Convenio o prorrogarlo, según lo consideren pertinente.
ANTICIPO [21]	SI ____ NO__X___ Porcentaje _____%
FORMA DE PAGO [22]	N/A
SUPERVISION o INTERVENTORÍA [23]	INTERVENTORÍA: SI_____ NO___X___ SUPERVISIÒN: _X__ La supervisión y vigilancia de este Convenio estarán a cargo de los servidores públicos designados por cada una de las entidades. Quienes tendrán las funciones establecidas en el Manual de Contratación y/o Supervisión de cada una de las partes del Convenio En este sentido, se informa que, por parte del MUNICIPIO DE NEIVA, la Supervisión la ejercerá EDNA JOHANNA CRUZ BONILLA, Secretaria de Movilidad del Municipio o quien haga de sus veces, quien a su vez designará apoyos a la supervisión o por quien(es) para tal efecto designe el alcalde del Municipio de Neiva Y, por parte de la ANSV estará a cargo del profesional WILLIAM MAURICIO VALLEJO CAICEDO, DIRECTOR TÉCNICO GRADO 24 de la Dirección de Infraestructura y Vehículos o por quien(es) para tal efecto designe el (la) Coordinador (a) del Grupo de Gestión Contractual de la ANSV. No obstante, debido a la idoneidad requerida por la especialización de las actividades comprendidas en el alcance del objeto, LA ANSV podrá designar servidores públicos como supervisores adicionales responsables de la ejecución de dichas actividades, suscribiendo acta de definición de actividades. En tal caso, el(la) director(a) de Infraestructura y Vehículos informará al Grupo de Gestión Contractual sobre el(los) servidor(es) público(s) que deben ser incluidos como supervisores, para que se realice el memorando de designación correspondiente. Cada supervisor ejercerá sus funciones únicamente en relación con la ejecución de las actividades de las cuales es responsable. Entre tanto esto no ocurra, la supervisión seguirá en cabeza del profesional WILLIAM MAURICIO VALLEJO CAICEDO, DIRECTOR TÉCNICO GRADO 24 de la Dirección de Infraestructura y Vehículos.

24. SOPORTE QUE PERMITE LA ESTIMACION, TIPIFICACION Y ASIGNACION DE LOS RIESGOS PREDECIBLES QUE PUEDEN AFECTAR EL CONTRATO

La matriz de riesgo se presenta como anexo a este documento.

25. ANÁLISIS DE GARANTIAS Y AMPAROS

Atendiendo a la naturaleza pública de las partes y del Convenio, conforme a la facultad otorgada en el artículo 2.2.1.2.1.4.5 del Decreto 1082 de 2015, se acuerda entre las partes acogerse a la excepción contemplada en el sentido de no exigir para este Convenio la constitución de garantías que amparen los eventuales siniestros que se llegasen a presentar en ejecución del Convenio como quiera que se trata de entidades públicas. Se concederá el permiso para la intervención y no transferirá recursos.

Sin embargo, LA ANSV exigirá a los contratistas de obra e interventoría las garantías a que haya lugar, de conformidad con los dispuesto en el Decreto 1082 de 2015 y la normatividad vigente, las cuales serán administradas por la entidad territorial una vez recibidas a satisfacción las intervenciones en la infraestructura vial a su cargo.

AMPAROS	TIPO DE GARANTÍA	VALOR ASEGURADO	VIGENCIA	SI	NO
Cumplimiento	Póliza de seguros	20% del valor del contrato	Término de duración del contrato y seis (6) meses más, contados a partir del cumplimiento de los requisitos de ejecución y de legalización.		X
Buen manejo y correcta inversión del Anticipo.	Póliza de seguros	100% del valor del anticipo	Término de duración del contrato y seis (6) meses más, contados a partir del cumplimiento de los requisitos de ejecución y de legalización.		X
Devolución del pago anticipado	Póliza de seguros	100% del valor del pago anticipado	Término de duración del contrato y seis (6) meses más, contados a partir de la suscripción		X
Pago de Salarios, Indemnizaciones y Prestaciones Sociales	Póliza de seguros	20% del valor del contrato	Término de duración del contrato y 3 años más, contados a partir de la suscripción		X
Responsabilidad Civil Extracontractual	Póliza de seguros	200 SMMLV para contratos cuyo valor sea inferior o igual a 1.500 SMMLV. 300 SMMLV para contratos cuyo valor sea superior a 1.500	Término de duración del contrato y seis (6) meses más, contados a partir de la suscripción del contrato.		X

		SMMLV e inferior o igual a 2.500 SMMLV. 400 SMMLV para contratos cuyo valor sea superior a 2.500 SMMLV e inferior o igual a 5.000 SMMLV. 500 SMMLV para contratos cuyo valor sea superior a 5.000 SMMLV e inferior o igual a 10.000 SMMLV. 5% del valor del contrato cuando este sea superior 10.000 SMMLV, caso en el cual el valor asegurado debe ser máximo 75.000 SMMLV.			
Estabilidad de la obra y calidad de la obra	Póliza de seguros	20% del valor total del contrato	Término de cinco (5) años, contados a partir de la fecha en la cual se recibe a satisfacción la obra.		X
Calidad del servicio	Póliza de seguros	20% del valor total del contrato	Término de duración del contrato y 1 año más, contados a partir de la suscripción		X
Calidad y correcto funcionamiento de los bienes.	Póliza de seguros	20% del valor total del contrato	Término de duración del contrato y 1 año más, contados a partir de la suscripción.		X

26. INDICACIÓN, SI LA CONTRATACIÓN RESPECTIVA, ESTÁ COBIJADA POR UN ACUERDO INTERNACIONAL O UN TRATADO DE LIBRE COMERCIO VIGENTE PARA EL ESTADO COLOMBIANO

Para el análisis de la aplicación de los Acuerdos Comerciales y los tratados de libre comercio vigentes para el Estado Colombiano, se verificó según la información publicada en las páginas web del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y en el SECOP, el cumplimiento de los factores establecidos en el Literal D y Anexo 3 del Manual para el Manejo de Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación emitido por Colombia Compra Eficiente, determinándose que a la presente contratación no le aplican los tratados de libre comercio y acuerdos internacionales teniendo en cuenta que se trata de Contratación Directa.

CONDICIONES COMPLEMENTARIAS	SI	NO
Certificado de disponibilidad presupuestal		X
Certificado de inscripción en el Banco de Programas y Proyectos (Proyectos de Inversión)		X
Certificación de No disponibilidad de Personal (Prestación de servicios)		X

Otros: Dependiendo de la Naturaleza del Contrato
Anexo metodología de priorización de sitios críticos
Anexo técnico
Estudio previo ANSV

Neiva, diciembre de 2024.

EDNA JOHANNA CRUZ BONILLA
Secretaria de Movilidad

WILSON TRUJILLO MEDINA
Profesional Especializado – S.M.N

Proyectó:
Mercy Enciso Ramírez
Contratista – Apoyo jurídico S.M