Alcaldía Municipal de Yopal

ESTUDIO PREVIO
CONTRATACIÓN DIRECTA

DEPENDENCIA EJECUTORA	NUMERO	FECHA DE PRESENTACIÓN		
		AÑO	MES	DIA
SECRETARIA DE MOVILIDAD	2025-1812	2025	07	29

1. INFORMACIÓN GENERAL		
1.1 NOMBRE DEL PROGRAMA:	NA	
1.2 NOMBRE DEL PROYECTO:	NA	
1.3 CÓDIGO SSEPI:	NA	
1.4 IMPUTACIÓN PRESUPUESTAL		
1.4.1 NOMBRE IMPUTACION PRESUPUESTAL:		
1.4.2 CÓDIGO DEL RUBRO:		
1.4.3. FUENTE		
1.5 COMPONENTE (S) DEL PROYECTO:	NA	
1.6 ACTIVIDAD(ES) DEL PROYECTO:	NA	
1.7 PRODUCTO DEL PROYECTO:	NA	
1.8 PRODUCTO DEL OBJETO A CONTRATAR:		
1.9 POBLACION BENEFICIADA CON EL OBJETO A CONTRATAR CON ENFOQUE DIFERENCIAL:	196,758 habitantes fuente según DANE	
1.10 EMPLEOS ESTIMADOS EN LA INVERSION:	DIRECTOS: 1	INDIRECTOS:

2. ANALISIS Y DESCRIPCION DE LA NECESIDAD

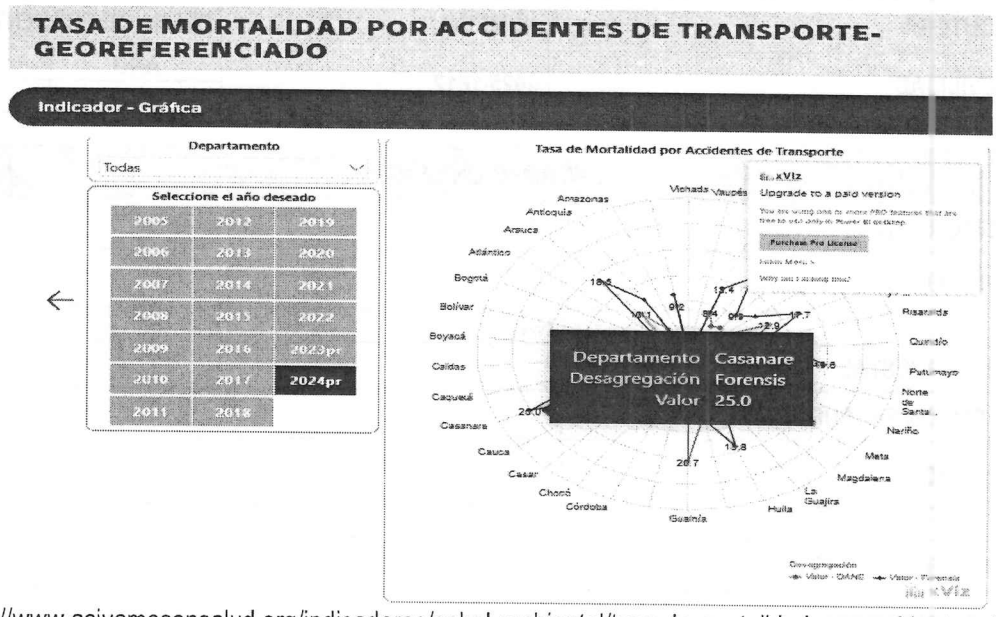
El Municipio como entidad fundamental de la división político- administrativa del Estado, le corresponde como una de sus funciones principales la de prestar los servicios públicos que determine la Constitución y la Ley, construir las obras que demande el progreso local de sus habitantes, promoviendo la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las Leyes.

Así mismo, el artículo 113 de la constitución Política de Colombia señala colaboración armónica para la realización de los fines estatales de los diferentes órganos del Estado. En desarrollo del inciso segundo del artículo 209 ibidem, las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del estado.

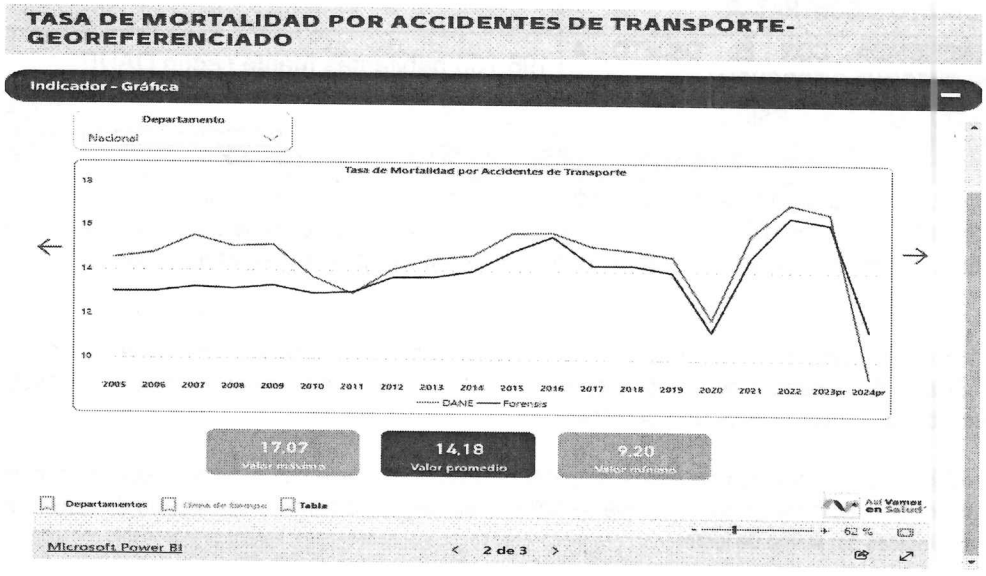
El artículo 95 de la ley 489 de 1998, prevé que las entidades públicas podrán asociarse con el fin de cooperar en el cumplimiento de funciones administrativas o de prestar conjuntamente los servicios que se hallen a su cargo, mediante la celebración de convenios interadministrativos o la conformación de personal jurídicas sin ánimo de lucro.

La Tasa de Mortalidad por Accidentes de Tránsito es el número total de defunciones estimadas por accidentes de tránsito en una población total o de determinado sexo y/o edad dividido por el total de esa población, expresada por 100.000 habitantes.

Noviembre 5 de 2024



Fuente: https://www.asivamosensalud.org/indicadores/salud-ambiental/tasa-de-mortalidad-por-accidentes-de-transporte-georeferenciado#:~:text=Para%20el%20contexto%20colombiano%2C%20es,corresponde%20a%20una%20diferencia%20representativa



Noviembre 6 de 2024

TASA DE MORTALIDAD POR ACCIDENTES DE TRANSPORTE-GEOREFERENCIADO

Indicador - Gráfica

La Tasa de Mortalidad por Accidentes de Tránsito es el número total de defunciones estimadas por accidentes de tránsito en una población total o de determinado sexo y/o edad dividido por el total de esa población, expresada por 100.000 habitantes.

Departamento: Casanare | Año: 2024pr

Ano	Eje	Dimension	Indicador	Departamento	Desagregación	Valor
2024pr	Estado de Salud	Salud Ambiental	Tasa de Mortalidad por Accidentes de Transporte	Casanare	DANE	11
2024pr	Estado de Salud	Salud Ambiental	Tasa de Mortalidad por Accidentes de Transporte	Casanare	Forensis	25

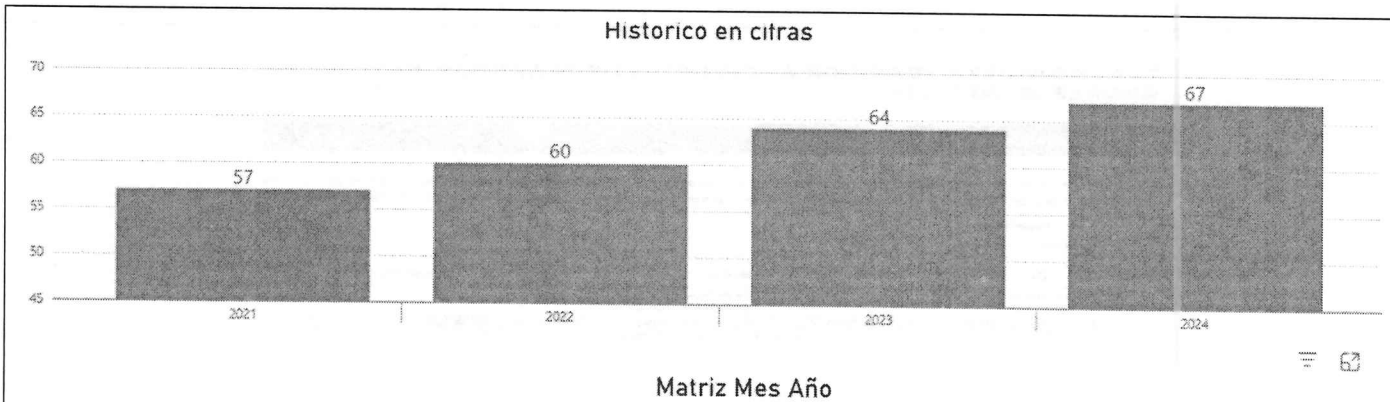
Teniendo en cuenta los anteriores datos y pese a los grandes esfuerzos que ha ejecutado el organismo de tránsito, observamos que a nivel nacional, Yopal se encuentra por encima de la media nacional en tasa de mortalidad por accidentes de tránsito 13,52; en Yopal en la vigencia 2021 se presentaron 57 muertes, en la vigencia 2022 se presentaron 60 muertes, en la vigencia 2023 se presentaron 64 muertes y en la vigencia 2024 se presentaron 67 muertes y a fecha de junio de 2025 se han presentado 35 muertes por ello, la Secretaría de Movilidad debe seguir implementando las medidas necesarias tendientes a seguir disminuyendo la siniestralidad vial y así brindarle a la comunidad de nuestro Municipio seguridad vial, dado que esta tiene como objetivo garantizar a la comunidad tranquilidad en los espacios viales y la convivencia pacífica de todas las personas que viven en sociedad según los preceptos constitucionales como son la vida, la integridad fisica, la libre movilidad y locomoción, y para lograr reducir los índices de accidentalidad y mortalidad por accidentes de tránsito se requiere reforzar el pie de fuerza durante 11 meses, con el fin de hacer mas controles en toda la ciudad. Aunado a los anterior, el Subcomandante de tránsito y transporte mediante comunicación verbal de fecha 21 de enero de 2025, solicitó al Secretario de Movilidad incorporación de agentes de tránsito, debido a que los 14 existentes, no son suficientes para los turnos de accidentes de tránsito, controles a la movilidad, controles a la recuperación de espacio público en vía y lograr mitigar y controlar las conductas generadoras de de siniestros viales.

Que la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV, dentro de su 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.

Como se evidencia en el PNSV, el objetivo del área de acción de gestión del conocimiento tiene una relación directa con la misionalidad del ONSV, motivo por el cual, esta Dirección debe cumplir las metas y actividades establecidas en el PNSV en el marco del área de acción de la gestión del conocimiento. Es de aclarar que, la gestión del conocimiento es el proceso mediante el cual se adquiere, genera, almacena, comparte y utilizan datos, información, ideas y experiencias para mejorar la calidad de la información y apoyar una acertada y oportuna toma de decisiones para la prevención y mitigación de la siniestralidad vial. Ahora bien, la gestión del conocimiento contempla un ciclo que tiene (3) tres componentes elementales:

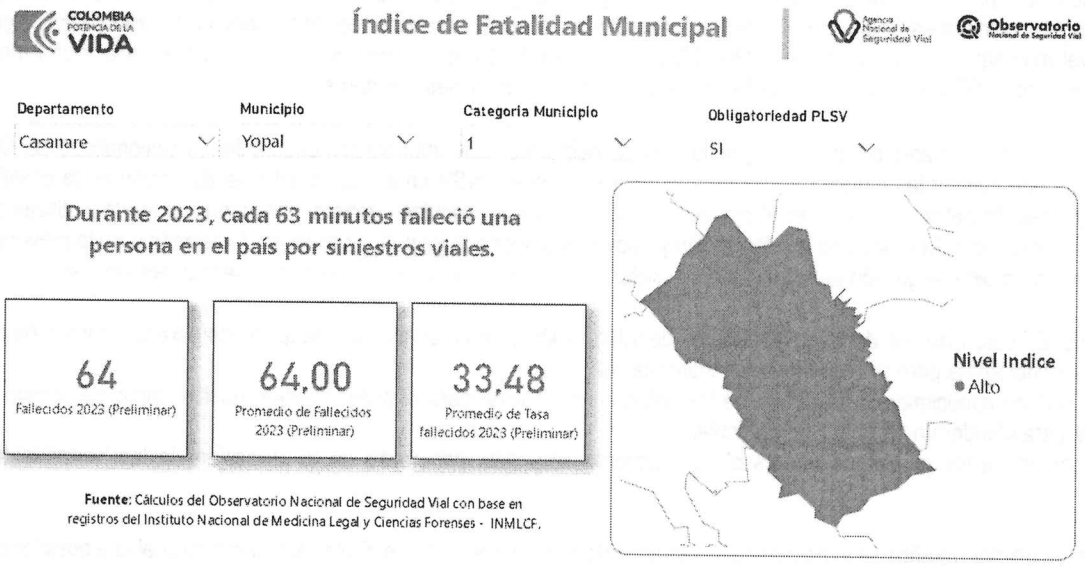
- Recopilación o captura de datos: En esta fase, se identifica las fuentes de información y se determina los mecanismos para la transmisión de los datos, así como las herramientas tecnológicas para su repositorio y transformación.
- Análisis de los datos y generación de conocimiento: Es el uso de los datos e información para el análisis, investigación, toma de decisiones, y formulación de recomendaciones para atender un problema en particular.
- Difusión del conocimiento: Compartir a los grupos de interés el conocimiento adquirido, por medio de la utilización de las herramientas de comunicación disponibles.

No obstante, Yopal-Casanare en los últimos 10 años se le ha realizado seguimiento frente a las cifras de siniestralidad vial, lo cual lo a posicionado en uno de los municipios con las tazas más altas de fatalidades y siniestros viales. Frente al año anterior se tuvo una cifra de sesenta y cuatro (64) fallecidos año 2024 y a la fecha (28 julio de 2025) se tiene treinta y ocho (38) fallecidos.



Matriz Mes Año

Mes de ocurrencia	2021	2022	2023	2024
01.Enero	3		5	4
02.Febrero	13	6	2	6
03.Marzo	3	4	4	6
04.Abril	6	4	12	5
05.Mayo	1	9	8	5
06.Junio	4	6	7	3
07.Julio	5	6	2	4
08.Agosto	6	4	5	4
09.Septiembre	7	2	2	5
10.Octubre	2	10	9	6
11.Noviembre	1	2	5	10
12.Diciembre	6	7	3	9



De lo anterior, se evidencia la necesidad de fortalecer a nivel territorial la producción de datos e información estadística en siniestralidad vial, que permita la formulación de política pública en seguridad vial al interior de las entidades territoriales y/o autoridades u organismos de tránsito.

En concordancia con lo expuesto, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), con base en lo establecido en el artículo 11 del Decreto 787 de 2015, ha venido liderando una estrategia de gestión de conocimiento con las entidades territoriales y organismos de tránsito denominada Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT), la cual fue creada en marzo de 2021 con el fin de promover la gestión de información y conocimiento de calidad y de relevancia para aportar a la reducción de las víctimas por siniestros viales.

Dentro de las acciones que se desarrollan para gestionar el conocimiento se encuentra el fortalecimiento de la gestión de los datos en siniestralidad vial, la elaboración de documentos técnicos conjuntos con el territorio, la realización de capacitaciones y procesos de formación dirigidos a los miembros de la ROT y la generación de espacios de difusión del conocimiento de los territorios.

La ROT está conformada y funciona mediante el Acuerdo de Entendimiento ANSV-AE 002- 2023 el cual tiene como objeto "Aunar esfuerzos para la conformación e implementación de una instancia de participación interinstitucional denominada Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial – ROT –, con el fin de apoyar en la formulación, seguimiento y evaluación de políticas públicas desde los territorios y a partir de la gestión del conocimiento.", la cual estará integrada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial – ONSV, alcaldías, gobernaciones, organismos de tránsito y transporte, esquemas asociativos de entidades territoriales y/o de jurisdicción especial, universidades, instituciones de educación superior, organismos de apoyo al tránsito y autoridades de los diferentes modos de transporte para la producción y gestión de información, buscando con ello mayor conocimiento y debate que aporte en la formulación, seguimiento y evaluación de la política pública de seguridad vial.

La ROT cuenta con 136 miembros al finalizar el mes de marzo de 2025, siendo uno de ellos el Municipio de Yopal, el cual se adhirió a la Red mediante el anexo de adhesión No. 043- 2023 al Acuerdo de Entendimiento AE002-2023, suscrito el 30 de mayo de 2023.

Dentro de la producción estadística en materia de seguridad vial, es fundamental que los territorios cuenten con datos georreferenciados para la identificación de puntos críticos en cada municipio y logren tomar decisiones en materia de seguridad vial basados en datos. De hecho, el artículo 21 de la Ley 1503 de 2011, establece lo siguiente:

"Artículo 21. Mapas de siniestralidad vial. Todas las entidades territoriales elaborarán un mapa de siniestralidad vial con el propósito de determinar de manera específica los puntos cruciales en que se requiere la intervención pública y las estrategias para lograr mejorar los índices de siniestralidad vial detectados."

Para ello, se dispuso en el micrositio del observatorio de la página web de la ANSV, una guía metodológica para focalización de elementos viales críticos y el documento "Tramos críticos nacionales", los cuales permiten a los territorios identificar tramos críticos de siniestralidad en corredores nacionales a partir de agrupaciones espaciales. Así mismo, El Observatorio dispuso para ciudades capitales el documento "priorización de puntos seguros integrales" que, de igual forma, ayuda a identificar puntos críticos a nivel urbano a partir de datos espaciales. Por lo anterior, se entiende la importancia que los organismos o autoridades de tránsito realicen mapas de siniestralidad vial, con la finalidad de hacer seguimiento e identificar los puntos que deben ser priorizados para la intervención par parte del territorio.

Este licenciamiento, permite no solamente la utilización del software por parte de los funcionarios del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, sino que se hace extensivo su uso a los miembros de la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT) (suscripción de adhesión al Acuerdo de Entendimiento AE 002 – 2023) y cuenten además con un convenio interadministrativo con la ANSV para delimitar el alcance del uso de esta herramienta. Este acceso al licenciamiento se otorga a los territorios con la finalidad de dar cumplimiento a la Ley 1503 de 2011 y a los objetivos propuestos en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031.

El licenciamiento, además permite a los miembros de la Red de Observatorios Territoriales y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial la mejora de la captura, almacenamiento y calidad de la información en el aspecto técnico-espacial, generando información robusta que puede ser almacenada en bases de datos geográficas de fácil acceso y consulta, con la calidad necesaria para generar análisis estadísticos y de estadística espacial. Adicionalmente esta herramienta permite el intercambio de información de manera estandarizada que mejora la articulación entre los territorios y el nivel nacional, a través de bases de datos geográficas multiusuario.

De igual forma, el licenciamiento permite la recopilación de datos en materia de seguridad vial a partir de la estandarización de la captura de información de siniestros viales en nuevas tecnologías de sistema de información Geográfica – SIG –, como lo son los formularios en campo Survey1233 y QuickCapture4, que mejoran la calidad y exactitud en la captura de la información. Así mismo, mediante los SIG se pueden realizar análisis estadístico-espaciales, áreas de influencia, patrones de siniestralidad por las diferentes variables recopiladas y demás análisis que se precisen con un componente espacial.

Adicionalmente, mediante el uso del software, se puede difundir los datos y conocimiento generados, por medio de mapas estáticos, mapas web y tableros de control que permiten la consulta rápida y eficiente del conocimiento generado. Asimismo, el software cuenta con diferentes extensiones que permiten la difusión de información de una manera didáctica como lo son los libros de mapas o StoryMaps5 y los DashBoards6, que permiten contar y presentar análisis de una manera atractiva y contundente.

En conclusión, el software ArcGIS ofrece a los miembros de la ROT entre otras bondades las siguientes:

- Mejorar la toma y captura de la información en campo y la georreferenciación de siniestros en oficina.
- Robustecer los diseños de almacenamiento de la información.
- Mejorar los procesos de análisis de la información de siniestralidad.
- Encontrar los sitios críticos a partir de análisis espaciales.
- Determinar relaciones entre diferentes capas de información desde el ámbito geográfico.
- Generar salidas gráficas con los análisis realizados.
- Realizar publicaciones como tableros de control, storymaps o mapas Web.
- Tomar decisiones basadas en los datos.

Observatorio Nacional de Seguridad Vial, es conveniente la suscripción de un convenio interadministrativo con el Municipio de Yopal, el cual es miembro de la ROT a fin de coadyuvar a la entidad territorial en el desarrollo de actividades de asistencia técnica, capacitación, socialización, transferencia y difusión de conocimiento por medio del manejo de ARCGIS como Sistema de Información Geográfica.cuyo objeto es: "AUNAR ESFUERZOS ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV) Y EL MUNICIPIO DE YOPAL PARA FORTALECER LA GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL CON EL FIN DE CONTRIBUIR A LA FORMULACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA EN SEGURIDAD VIAL.".

La creciente problemática de siniestralidad vial en el municipio de Yopal, reflejada en el aumento de accidentes de tránsito, lesiones y muertes en las vías, demanda una respuesta técnica, estructurada y sostenible por parte de la administración municipal. En este contexto, la implementación de un **Observatorio de Seguridad Vial** se convierte en una herramienta estratégica fundamental para abordar de manera integral esta situación.

El Observatorio permitirá **recopilar, sistematizar, analizar y difundir información confiable y actualizada** sobre los factores de riesgo, el comportamiento de los actores viales, la infraestructura, y las principales causas de siniestros viales. Este análisis riguroso proporcionará insumos clave para la toma de decisiones informadas, orientando políticas públicas, planes de movilidad segura, programas de prevención y educación vial, y la priorización de inversiones en infraestructura.

Además, la implementación del Observatorio fortalecerá la **coordinación interinstitucional** entre entidades como la Secretaría de Movilidad, la Policía Nacional, organismos de salud, entidades educativas, y la comunidad en general, fomentando un enfoque multisectorial y participativo en la gestión de la seguridad vial.

Este sistema permitirá también **evaluar el impacto de las medidas adoptadas**, facilitando el seguimiento y monitoreo de los indicadores clave de seguridad vial en el municipio, en concordancia con los lineamientos del **Plan Nacional de Seguridad Vial** y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), especialmente el compromiso de reducir a la mitad las muertes por accidentes de tránsito para el año 2030.

En resumen, contar con un Observatorio de Seguridad Vial en Yopal no solo contribuirá a **salvar vidas** y prevenir lesiones, sino que también representará un **avance en la modernización de la gestión pública**, mejorando la eficiencia, la transparencia y la planificación en el ámbito de la movilidad segura.

3. OBJETO A CONTRATAR:

3.1. OBJETO DEL CONTRATO:

"AUNAR ESFUERZOS ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV) Y EL MUNICIPIO DE YOPAL PARA FORTALECER LA GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO CONTRATO EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL CON EL FIN DE CONTRIBUIR A LA FORMULACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA EN SEGURIDAD VIAL."

3.2. CLASIFICACIÓN UNSPSC:

Identificar los bienes y servicios a contratar con el cuarto nivel del Clasificador de Bienes y Servicios, de ser posible o de lo contrario con el tercer nivel del mismo.

CODIGO	SEGMENTO	FAMILIA	CLASE	PRODUCTO
80	10	15	00	Servicios de consultoría de negocios y administración corporativa
80	10	16	00	Financiación de ayudas
93	15	15	00	Administración Pública

3.3. ACTIVIDADES A DESARROLLAR

En consecuencia, esta colaboración se fundamenta en la oferta institucional disponible por parte de la ANSV - DIV, que incluye:

1. Desarrollo de estrategias para mejorar la captura, calidad, procesamiento, análisis y/o evaluación de datos en siniestralidad vial.
2. Desarrollo de documentos técnicos, estudios o boletines con información sobre la evolución y condiciones de seguridad vial en la entidad territorial.
3. Elaboración de mapas de la siniestralidad vial en el territorio.
4. Capacitaciones, mesas de trabajo, asesoría en interpretación de datos

3.4. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL OBJETO A CONTRATAR.

Para el desarrollo del convenio, el Municipio de Yopal podrá acceder al software de ArcGIS mediante dos plataformas: el portal de ArcGIS Enterprise, el cual se accede a través de un navegador web y el ArcGIS Pro, el cual se debe instalar en un equipo y esté deberá disponer las siguientes características:

Sistema operativo	Última actualización o Service Pack probado
Windows 11 Home, Pro y Enterprise (64 bits)	Actualización de febrero de 2023
Windows 10 Home, Pro y Enterprise (64 bits)	Actualización de febrero de 2023
Windows Server 2022 Standard y Datacenter (64 bits)	Actualización de febrero de 2023
Windows Server 2019 Standard y Datacenter (64 bits)	Actualización de febrero de 2023
Windows Server 2016 Standard y Datacenter (64 bits)	Actualización de febrero de 2023

Elemento	Compatible y recomendado
CPU	Mínimo: 2 núcleos, procesamiento múltiple simultáneo
	Recomendado: 4 núcleos
	Óptima: 10 núcleos
Plataforma	x64
Almacenamiento	Mínimo: 32 GB de espacio libre
	Recomendado: 32 GB o más de espacio libre en una unidad de estado sólido (SSD)
Memoria/RAM	Mínimo: 8 GB
	Recomendado: 32 GB
	Óptimo: 64 GB o más
Memoria de gráficos dedicada (no compartida)	Recomendado: 4 GB o más
	Si está utilizando un equipo portátil con una GPU integrada, plantéese aumentar la RAM del sistema para compensar el uso de la memoria compartida.

Caché de visualización	La caché de visualización temporal puede consumir hasta 32 GB de espacio, si los hay, en la ubicación seleccionada por el usuario. De forma predeterminada, la caché de visualización se escribe en la subcarpeta \Local del perfil del usuario, por lo que no viaja con el perfil de usuario si el administrador del sistema ha habilitado los perfiles de usuario itinerantes.
DirectX*	Mínimo: DirectX 11, nivel de funciones 11.0, Shader Model 5.0
OpenGL*	Mínimo: OpenGL 4.3 con las extensiones ARB_clip_control y EXT_texture_compression_s3tc
	Recomendado: OpenGL 4.5 con las extensiones ARB_shader_draw_parameters, EXT_swap_control, EXT_texture_compression_s3tc y EXT_texture_filter_anisotropic
Resolución de pantalla	Mínimo: 1024x768
	Recomendado: 1080p o mayor

3.5. OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA Y DEL MUNICIPIO DE YOPAL

3.5.1. OBLIGACIONES CONJUNTAS DE LAS PARTES.

1. Identificar oportunamente y avanzar de manera particular en el desarrollo de las estrategias y actividades de asistencia técnica, capacitación, socialización, transferencia y/o difusión de conocimiento, que se requieran en materia de la gestión del conocimiento de la seguridad vial, de conformidad con el marco establecido en el alcance del objeto del convenio.
2. Estandarizar criterios en las bases de datos relacionadas con indicadores de seguridad vial, que permitan estandarizar los modelos de bases de datos y facilitar su intercambio.
3. Promover espacios de difusión que permitan compartir el conocimiento en materia de seguridad vial que se genere en el marco de la ejecución del presente convenio.
4. Garantizar el buen uso de los datos y la confidencialidad de la información cuando esto aplique, de acuerdo con la normatividad vigente.
5. Asistir a las reuniones necesarias para lograr los cometidos del convenio.
6. Cumplir el objeto pactado en el presente convenio y las condiciones previstas en los estudios previos y los aspectos técnicos pertinentes para la ejecución idónea.
7. Reportar al supervisor del convenio, de manera inmediata, cualquier novedad o anomalía que afecte la ejecución del convenio
8. Disponer en forma permanente de un profesional o un técnico idóneo y suficiente, que atienda el cumplimiento de los compromisos del convenio.
9. Obrar con lealtad y buena fe en el desarrollo del convenio, evitando dilaciones que afecten el objeto del Convenio.
10. Todos los demás compromisos tendientes al cumplimiento del convenio.

3.5.2. **OBLIGACIONES DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL ANSV.**

1. Coordinar las acciones interinstitucionales de planificación, programación, capacitación, ejecución y seguimiento necesarias para dar cumplimiento al objeto y actividades descritas en el presente convenio o que se pacten en la ejecución de este.

2. Proveer la licencia de uso del software ArcGIS con la asignación de al menos un usuario, con sus respectivas credenciales, al Municipio de Yopal, con el fin de mejorar los procesos de captura, almacenamiento, verificación y visualización de datos georreferenciados de seguridad vial.
3. Brindar el apoyo técnico necesario respecto a la instalación del software ArcGIS.
4. Brindar el apoyo técnico necesario que facilite el uso de la licencia de uso del software ArcGIS por parte de la entidad territorial.
5. Convocar las reuniones de seguimiento y realizar las actas necesarias para el adecuado desarrollo del convenio.
6. Participar en el acompañamiento de las diferentes actividades que surjan en razón a la ejecución del presente convenio.
7. Promover la generación de estándares para la gestión de datos e información que permitan alinear conceptual, técnica y metodológicamente al Municipio de Yopal a nivel país y en el marco de la ROT.
8. Promover la georreferenciación de la información en materia de seguridad vial generada por la entidad territorial.
9. Implementar las metodologías y acciones necesarias para la correcta ejecución del convenio.
10. Ante el mal uso o desuso del licenciamiento corporativo ELA (ArcGIS), proceder al retiro del (los) usuario(s) asignado(s) de forma inmediata.
11. Todos los demás compromisos tendientes al cumplimiento del convenio.

3.5.3. **OBLIGACIONES DEL EL MUNICIPIO DE YOPAL.**

1. Implementar las metodologías, acciones y estrategias que se pacten en el marco de la ejecución del presente convenio.
2. Facilitar el intercambio de base de datos e información alfanumérica y georreferenciada de los siniestros viales y otra información relacionada con la seguridad vial.
3. Designar e informar a la ANSV el(la) funcionario(a) o colaborador(a) de la entidad, quien estará encargado de la licencia corporativa ELA (ArcGIS) y responderá por el buen uso de la misma.
4. Actualizar la designación del (de la) funcionario(a) o colaborador(a) de la entidad cuando sea necesario.
5. Asistir a las reuniones de seguimiento y suscribir las actas necesarias para el adecuado desarrollo del convenio.
6. Realizar el acompañamiento de las diferentes actividades que surjan en razón a la ejecución del presente convenio.
7. Compartir con la ANSV información, estudios e investigaciones relacionadas con la estructuración, preparación, diagnóstico, evaluación y/o seguimiento de la Política Pública de Seguridad Vial que hayan sido realizados en la respectiva entidad territorial, ya sea directamente por el Municipio de Yopal o por terceros, siempre que esto sea posible.
8. Dar uso adecuado a el/los usuarios(s) de uso del licenciamiento corporativo ELA (ArcGIS), con el fin de capturar, almacenar, verificar y visualizar datos en materia de seguridad vial.
9. Garantizar que el licenciamiento corporativo ELA (ArcGIS) sea utilizado exclusivamente para actividades relacionadas con la seguridad vial en su jurisdicción.
10. Compartir con la ANSV las bases de datos de siniestralidad vial con el componente georreferenciado de una manera periódica.
11. Diligenciar oportunamente y con calidad las encuestas y formularios que la ANSV solicite como insumo periódico para el análisis, evaluación, control, seguimiento y mejoramiento de las estrategias desarrolladas en el marco del presente convenio o de la ROT.
12. Entregar, al Observatorio Nacional de Seguridad Vial – ONSV o a quien la ANSV defina para el efecto, la información generada con el uso del software, en los reportes, con la periodicidad y parámetros definidos por el ONSV o la ANSV.
13. Presentar un informe periódico semestral de las actividades realizadas con el software ArcGIS en el territorio.
14. Dar respuesta a los reportes o solicitudes que realice la ANSV con respecto al uso del software ArcGIS en el territorio.
15. Promover la implementación de acciones e intervenciones en los puntos críticos de siniestralidad vial identificados, orientadas a reducir las cifras de siniestralidad vial en el territorio.
16. Participar activamente con el uso del software en las campañas de prevención y demás actividades que sean acordadas con la ANSV, con motivo de prevención y control de la seguridad vial en su territorio.
17. Abstenerse, en todo momento, de comercializar, compartir o ceder, a un tercero ajeno al objeto del convenio que se celebre entre las partes, lo(s) usuario(s) del licenciamiento corporativo ELA (ArcGIS) que llegase a recibir de la ANSV.
18. Todas las demás obligaciones tendientes al cumplimiento del objeto del convenio.

3.6. TIPOLOGIA DEL CONTRATO	CONVENIO INTERADMINISTRATIVO
3.7. PLAZO DE EJECUCIÓN	El plazo de ejecución del Convenio será de veinticuatro (24) 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.
3.8. LUGAR DE EJECUCIÓN	Yopal Casanare – área urbana.
3.9. FORMA DE PAGO	En vista de que el Convenio Interadministrativo a celebrar no genera erogación alguna, es decir, no implica compromisos de orden presupuestal, el presente numeral denominado Forma de pago no aplica.
3.10. SUPERVISIÓN	La supervisión de la ejecución y cumplimiento del presente Convenio está a cargo del secretario de Movilidad del Municipio de Yopal o a quien designe el alcalde Municipal
3.11. SOPORTE TÉCNICO	
N/A	
3.12. SOPORTE JURIDICO	
Manual de señalización	
3.13. SOPORTE AMBIENTAL	
N/A	

4. ANÁLISIS DEL SECTOR ECONÓMICO Y DE LOS OFERENTES

N/A

5. VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO Y LA JUSTIFICACIÓN DEL MISMO

El Convenio Interadministrativo a celebrar no genera erogación alguna, es decir, para la suscripción no se requiere la expedición de certificado de disponibilidad presupuestal o verificación de objeto 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.

6. MODALIDAD DE SELECCIÓN DEL CONTRATISTA, FUNDAMENTOS JURIDICOS Y JUSTIFICACIÓN

6.1. MODALIDAD DE SELECCIÓN

Aplica la Contratación Directa, con modalidad de Convenio Interadministrativo, articulo 2.2.1.2.1.4.1 – 2.2.1.2.1.4.4. del Decreto 1082 de 2015 art 2.2.1.2.1.4.1, **Acto administrativo 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. En el lugar en los interesados pueden consultar los estudios y documentos previos.

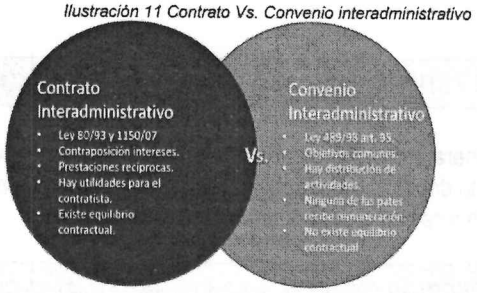
6.2. FUNDAMENTOS JURIDICOS Y JUSTIFICACIÓN QUE SOPORTA LA MODALIDA DE SELECCIÓN

Este Convenio se suscribe en cumplimiento del artículo 113 de la Constitución Política de Colombia el cual instaura que "Los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines". Con el mismo enfoque, 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. 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". Adicionalmente el artículo 95 de la Ley 489 de 1998 determina 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.(...)". En otro orden de ideas, es preciso señalar que el numeral 7 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993 establece que corresponde a la Entidad Estatal Contratante, señalar la conveniencia o inconveniencia del objeto a contratar y las autorizaciones y aprobaciones para ello, por lo que se analizarán o impartirán con antelación al inicio del proceso de selección del contratista o al de la firma del contrato, según sea el caso, los argumentos correspondientes.

Por su parte, en el artículo 2.2.1.2.1.4.4. del Decreto 1082 de 2015 se define que "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". A su vez, el artículo 2.2.1.2.1.4.1 del Decreto 1082 de 2015 precisa que "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". Igualmente, el Manual Unificado de Contratación de la ANSV, versión 3, de febrero de 2024, en su numeral 4.1.4.1.1. Convenios / Contratos Interadministrativos, indica lo siguiente: "Los Convenios y Contratos Interadministrativos son aquellos que se suscriben entre entidades públicas, de acuerdo con la normatividad vigente, para lo cual la ANSV debe verificar la naturaleza de la parte conveniente o contratante. La diferencia entre los convenios y contratos de esta naturaleza radica en que los convenios se suscriben para aunar esfuerzos y no implican contraprestaciones mutuas, por otro lado, las dos partes intervinientes acuden para satisfacer un mismo interés; al contrato, en los contratos se pretende el intercambio de prestaciones de contenido económico y la satisfacción de necesidades opuestas

Ilustración 11 Contrato Vs. Convenio interadministrativo



Además de las anteriores diferencias, el objeto del convenio interadministrativo comparte el que debe tener relación directa con el objeto de la entidad ejecutora o conveniente".

7. CRITERIOS PARA SELECCIONAR LA OFERTA MÁS FAVORABLE E IDONEIDAD DEL CONTRATISTA

Con fundamento en la jurisprudencia del Consejo de Estado, la Ley 489 de 1998, el Manual de Contratación Unificado de la ANSV, y en consideración de la autonomía de las entidades estatales, es posible establecer que la figura contractual a suscribir con las entidades territoriales, con las que actualmente no existe actualmente un acuerdo de voluntades para el cumplimiento es los objetivos propuestos, es un convenio interadministrativo. Esto se debe a que ni la Agencia ni la entidad territorial en cuestión perseguirán un interés económico privado ni actuarán según intereses disímiles y contrapuestos. Por el contrario, ambas partes compartirán el mismo objetivo: la reducción de la siniestralidad y la protección de la vida y la integridad de los actores viales más vulnerables. Así, aunarán esfuerzos y coordinarán actividades en pro de la materialización de un fin público contemplado en la Constitución y en la Ley, sin que exista un interés puramente económico, es decir, destinado a obtener una ganancia.

8. ANALISIS DE RIESGO Y FORMA DE MITIGARLO

De acuerdo a lo establecido por el artículo [4° de la Ley 1150 de 2007, el artículo 2.2.1.1.1.6.3. del Decreto 1082 de 2015] y el Manual para la Identificación y Cobertura de Riesgo expedido por Colombia Compra Eficiente, la Secretaría de Movilidad, ha tipificado, estimado y asignado provisionalmente los riesgos del presente convenio, los cuales se presentan a continuación.

Riesgo Económicos: Son los derivados del comportamiento del mercado, tales como la fluctuación de los precios de los insumos, desabastecimientos y especulación de estos, entre otros.
Riesgos Sociales o Políticos: Son los derivados de los cambios de las políticas gubernamentales y de cambios en las condiciones que tengan impacto en la ejecución del contrato.
Riesgos Operacionales: Son los asociados a la operatividad del Convenio, tales como la suficiencia del presupuesto oficial, del plazo o de los derivados del proceso, procedimientos o insuficientes.

- Riesgo derivado de la estimación inadecuada de los costos
- Riesgo derivado del mayor costo por mayor cantidad de personal del inicialmente previsto
- Riesgo derivado del mayor costo por mayor remuneración al personal de la inicialmente prevista.

Riesgo Financiero: Es (i) el riesgo de consecución de financiación o riesgo de liquidez para obtener recursos para cumplir con el objeto de contrato y (ii) el riesgo de las condiciones financieras establecidas para la obtención de los recursos, tales como plazos, tasas, garantías, contragarantías, y refinanciaciones entre otros
Riesgos Regulatorios: Derivados de cambios regulatorios o reglamentarios que afecten la ecuación económica del contrato.
Riesgos de la Naturaleza: Son los eventos naturales previsibles en los cuales no hay intervención humana que puedan tener impacto en la ejecución del contrato, por ejemplo, los temblores, inundaciones, lluvias, sequias, entre otros.
Riesgos Ambientales: Son los derivados de las obligaciones legales o reglamentarias de carácter ambiental, así como las licencias planes de manejo o de permisos y autorizaciones ambientales, incluyendo tasas retributivas y compensatorias, obligaciones de mitigación, tareas de monitoreo y control entre otras.
Riesgos Tecnológicos: Son los derivados de fallas en los sistemas de comunicación de voz y de datos, suspensión de servicios públicos, nuevos desarrollos tecnológicos o estándares que deben ser tenidos en cuenta para la ejecución del contrato, obsolescencia tecnológica.

- Riesgos derivados de posibles deficiencias en los equipos de interventore que afecten el desarrollo del contrato.
- Riesgos derivados del advenimiento de nuevas tecnologías o estándares a ser tenidos en cuenta por el interventor.
- Perdida parcial o total de la información en medio magnético por mal funcionamiento de los equipos.

9. GARANTIAS A EXIGIR

El contratista constituirá con sus propios recursos y a favor del MUNICIPIO DE YOPAL Nit. No. 891.855.017-7, una Garantía que amparará el cumplimiento de las obligaciones surgidas del contrato a través de los mecanismos de cobertura del riesgo, a saber:

1. Contrato de seguro contenido en una póliza
2. Patrimonio Autónomo
3. Garantía bancaria

Teniendo en cuenta el objeto, la naturaleza y las características de contrato a celebrar los siguientes son los amparos que el Municipio de Yopal ha estimado:

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

De acuerdo con el Manual de Acuerdo Comerciales de Colombia Compra Eficiente versión 14, las Entidades Estatales que adelantan sus Procesos de Contratación con las Leyes 80 de 1993 y 1150 de 2007, no deben hacer este análisis en las modalidades de selección de contratación directa, mínima cuantía o para la enajenación de bienes del Estado..

11. RESPONSABLE POR LA INFORMACIÓN CONTENIDA EN EL ESTUDIO PREVIO	
Elaboró Aspecto Técnico: Firma: _____ Nombre: Diosefren Melo Cargo Profesional Universitario	**Revisó Componente Jurídico:** Firma: _____ Nombre: RAMIRO ANTONIO MARIÑO CARO Cargo: Profesional Universitario **Revisó:** Firma: _____ Nombre: MICHAEL JONATHAN CASTRO NIÑO Cargo: Secretario de Movilidad
12. REVISION BANCO DE PROYECTOS (Aspectos para viabilizar la solicitud de Disponibilidad Presupuestal cuando se trata de Recursos de Inversión).	
Vo.Bo. BANCO DE PROYECTOS: Firma: _____ Nombre: N/A Cargo: Profesional Universitario	**APROBÓ:** Firma: _____ Nombre: **N/A** Cargo: Jefe Asesora de Planeación
13. APROBACIÓN DEL ESTUDIO PREVIO	
Firma: _____ Nombre Michael Jonathan Castro Niño Cargo: Secretario de Movilidad	