ESTUDIOS PREVIOS

LA SUBDIRECCIÓN DE ESTUDIOS E INNOVACIÓN

En cumplimiento a lo ordenado por la Constitución Política de Colombia, específicamente en el contenido del artículo 209; artículos 2 y 3 de la Ley 80 de 1993, artículo 3,4 y 6, Ley 1150 de 2007, articulo 2.2.1.2.1.4.4 del Decreto Único Reglamentario No.1082 de 2015, y las demás normas concordantes con la Contratación Estatal y en desarrollo de las funciones administrativas y,

CONSIDERANDO:

Que dentro de las modalidades de selección establecidas en la normatividad que rige la contratación estatal, se encuentra la CONTRATACIÓN DIRECTA.

Que el artículo No. 2.2.1.2.1.4.4 del Decreto No. 1082 de 2015, hace referencia a los Contratos Interadministrativos indicando 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 2.2.1.2.1.41 del presente Decreto.

Que la ejecución de dichos contratos está sometida al Estatuto General de Contratación de la Administración Publica y el mencionado decreto, así la Entidad ejecutora, tenga régimen de contratación especial, salvo lo previsto en el inciso 2 del literal c) del numeral 4 del artículo 2° de la Ley 1150 de 2007 modificado por el artículo 95 de la Ley 1474 de 2011.

Que entre el **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS Y EL MUNICIPIO DE ACACÍAS,** identificaron la necesidad de celebrar un Convenio Interadministrativo, cuyo objeto es **"AUNAR ESFUERZOS CON EL MUNICIPIO DE ACACÍAS PARA REALIZAR LOS ESTUDIOS PARA LA CONEXIÓN VIAL ENTRE LOS MUNICIPIOS DE GUAYABETAL Y ACACIAS".**

ALCANCE:

El alcance del proyecto consta de realizar los **"ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA SOLUCIÓN INGENIERIL CONSTRUIBLE Y VIABLE PARA LA VÍA, Y LOS CUALES DEFINIRÁN LAS OBRAS NECESARIAS A EJECUTAR EN EL CORREDOR OBJETO DEL ESTUDIO, QUE PERMITAN BRINDAR UNA INFRAESTRUCTURA VIAL QUE SATISFAGA REQUERIMIENTOS MÍNIMOS DE SEGURIDAD, COMODIDAD Y TRANSITABILIDAD PARA LOS USUARIOS DE LA VÍA, CONTRIBUYENDO ASÍ, AL DESARROLLO SOSTENIBLE Y A LA INTEGRACIÓN DEL PAÍS A TRAVÉS DE UNA RED VIAL EFICIENTE ESPECÍFICAMENTE EN ESTE SECTOR DEL PAÍS".**

Las labores de estudio se desarrollarán sobre la vía terciaria que comunica los municipios de Guayabetal y Acacias. Este corredor pasa sobre el rio Manzanares, en donde no se cuenta con un puente para su comunicación. Desde la Inspección de Manzanares hasta el punto conocido localmente como Casa Roja, existe un camino de aproximadamente 10 km, en los cuales no es posible el tránsito vehicular

La necesidad del proyecto conexión vial entre los municipios de Guayabetal y Acacías se genera ya que en la actualidad el corredor vial que comunica estos dos municipios vía no cuenta con la continuidad requerida para la transitabilidad. Se cuenta con un corredor de orden terciario en donde en cercanías a cruce con el Rio manzanares, se convierte en un camino de herradura con un puente peatonal de aproximadamente 70 m de largo.

1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD SE PRETENDE SATISFACER CON LA CELEBRACIÓN DEL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO.

1.1. ANTECEDENTES

El Instituto Nacional de Vías - INVIAS es un establecimiento público del orden Nacional, creado mediante el Decreto 2171 de 1992, modificado por el Decreto 2056 de 2003 y 2618 de 2013, con personería jurídica, patrimonio propio, autonomía administrativa y financiera adscrito al Ministerio de Transporte.

El Instituto Nacional de Vías, INVIAS, tiene como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte, y dentro de las funciones del Instituto Nacional de Vías, el artículo 2º del Decreto 2618 de 2013, establece:

"*(…) 2.5 Asesorar y prestar apoyo técnico a las entidades territoriales o a sus organismos descentralizados encargados de la construcción, mantenimiento y atención de emergencias en las infraestructuras a su cargo, cuando ellas lo soliciten. (…)*

2.7 Celebrar todo tipo de negocios, contratos y convenios que se requieran para el cumplimiento de su objetivo (…)".

En consecuencia, atendiendo las necesidades de la Nación y el Municipio de Acacías para la realización de los **ESTUDIOS PARA LA CONEXIÓN VIAL ENTRE LOS MUNICIPIOS DE GUAYABETAL Y ACACIAS,** y teniendo en cuenta que el tramo objeto de estructuración es una vía a cargo de EL MUNICIPIO, se hace necesario suscribir un Convenio Interadministrativo, con el fin de aunar esfuerzos para poder llevar a cabos los estudios y diseños necesarios para el mejoramiento del corredor vial indicado, constituyendo un importante aporte al fortalecimiento de la competitividad y prosperidad del país.

El proyecto se encuentra ubicado en el departamento de Meta, específicamente en el municipio de Acacías, sobre la vía terciaria que comunica los municipios de Guayabetal y Acacias. Este corredor pasa sobre el rio Manzanares, en donde no se cuenta con un puente para su comunicación. Desde la Inspección de Manzanares hasta el punto conocido localmente como Casa Roja, existe un camino de aproximadamente 10 km, en los cuales no es posible el tránsito vehicular.

Dadas las características y clasificación de la amenaza de posibles movimientos en masa y si bien pude ser conocimiento general dicha condición, se considera adecuado realizar la caracterización del área de afectación, para de esta forma advertir sobre la condición, lo cual debe estar ligado a un planteamiento ingenieril viable en su trazado.

Se tiene referencia de los estudios realizados en la zona por el Consultor, ICF Ingeniería- Consultoría - Fotogrametría Ingenieros Ltda. Estudio para el Trazado por localización directa, Camino: Acacias – Guayabetal Dicho estudio fue ejecutado durante los años de 1992 y 1993. Dichos estudios requieren un reajuste debido a la desactualización de que se tiene por el largo tiempo que ha trascurrido.

En el mes de febrero Se realizó visita al tramo Guayabetal – Acacias un recorrido aproximadamente 28 km. En conjunto con Subdirección de Medio Ambiente y Gestión Social, Territorial Meta y la Agencia de la Infraestructura Meta

El recorrido tuvo la siguiente trayectoria Guayabetal, Manzanares, Vista Hermosa y Acacias. Donde se observó una via terciaria transitable en vehículo desde Guayabetal – Inspección de manzanares, aproximadamente 10 km. La ruta presenta placa huella en buen estado, aproximadamente 5 km, apta para construcción de cunetas. Seguido de este tramo se encuentra en suelo natural, fijación apertura de vía lista para afirmado y obras complementarias, cunetas. Camino de herradura con un ancho aproximado de 3 m, suelo inestable con infiltración alta, además, requiere obra hidráulica, uno de los sectores presenta material rocoso cuarzo – areniscas, que para futuro uso debe ser retirado, aplicar afirmado y ampliación del carril.

De lo expuesto con anterioridad, se hace necesario realizar los estudios y diseños, teniendo en cuenta aspectos como mejoramiento de las condiciones de accesibilidad, la consolidación de nodos de transferencia competitivos que mejoren las condiciones para el transporte de carga y pasajeros, la adaptación de la infraestructura actual y proyectada a los recurrentes impactos ambientales y la importancia que representa esta vía

Además, de conformidad con la Ley 1955 del 25 de mayo de 2019, *Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. "PACTO POR COLOMBIA, PACTO POR LA EQUIDAD",* para el cumplimiento de los logros de los objetivos propuestos, se requiere de algunas condiciones habilitantes que permitan acelerar el cambio social, por lo que el Plan contempla pactos que contienen estrategias transversales, entre las que se encuentra el Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional.

Respecto de la legalidad del Convenio.

- **Descentralización de la infraestructura vial a cargo de la Nación.**

El denominado proceso de descentralización de la red vial, se inició con el Decreto 2171 de 1992, expedido por el Gobierno Nacional en ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 20 transitorio de la Constitución Política, por el cual se transformó el entonces Ministerio de Obras Públicas en el Ministerio de Transporte y se creó el Instituto Nacional de Vías, como un establecimiento público, cuyo objeto era ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial.

Sin embargo, fue a partir de la ley 105 de 1993 que se definió la composición de la infraestructura vial en los diferentes niveles y se precisaron las funciones y responsabilidades de la Nación, EL MUNICIPIO, los municipios y los distritos sobre la red vial, con el propósito de reorientar la inversión de la Nación, pues la antigua estructura institucional vial que asignaba responsabilidades a la Nación - Fondo Vial Nacional sobre la red troncal, transversal y una buena parte de la red regional, trajo como resultado la dispersión de actividades del Fondo y el descuido en el mantenimiento de vías de importancia para el desarrollo del país.

En efecto, desde la exposición de motivos del proyecto que se convirtió en la ley 105 de 1993, se redefinió la infraestructura de transporte a cargo de la Nación como aquella "de su propiedad" que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y consumo del país y de éste con los demás países y se contempló la transferencia gradual de las vías que no reunían estas características a EL MUNICIPIO, municipios y distritos, con programas de apoyo financiero que les permitiera mantener y rehabilitar la infraestructura que recibieron con ocasión de dicho proceso, de acuerdo con el mandato constitucional del artículo 356 C.P.

Al respecto destaca la sala de consulta del Consejo de Estado la inclusión del concepto "propiedad" en los artículos del proyecto y de la ley 105 de 1993, que definen la infraestructura a cargo de la Nación y de las entidades territoriales, así como las precisiones en torno al alcance de las obligaciones de estos entes para ejecutar las actividades de mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura a su cargo, "*permiten afirmar que existe una relación directa entre inversión pública y responsabilidad de la Nación y de las entidades territoriales sobre aquellos bienes que son de su propiedad, circunstancia que debe tenerse en cuenta al delimitar las posibilidades de cada uno de estos entes para financiar proyectos en vías distintas a las asignadas en la ley*".

- **Infraestructura vial a cargo de la Nación y de las entidades territoriales. Marco Legal**

La ley 105 de 1993, define la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, en los siguientes términos:

"*Artículo 12. Definición de integración de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Se entiende por infraestructura del transporte a cargo de la Nación, aquella de su propiedad que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del país, y de éste con los demás países. Esta infraestructura está constituida por:*

1. La red nacional de carreteras, con sus zonas, facilidades, y su señalización, que se define de acuerdo con los siguientes criterios:
a. Las carreteras cuyos volúmenes de tránsito sean superiores a aquellas que sirven hasta un 80% del total de la red vial de carreteras.
b. Las carreteras con dirección predominante sur-norte, denominadas troncales, que inician su recorrido en las fronteras internacionales y terminan en los puertos del Atlántico o en fronteras internacionales.
c. Las carreteras que unen las troncales anteriores entre si, denominadas transversales, cuyo volumen de tránsito esté justificado, según el contenido del literal a, que comuniquen con los países limítrofes o con los puertos de comercio internacional.
d. Las carreteras que unen las capitales de departamento con la red conformada con los anteriores criterios, de acuerdo con su factibilidad técnica y económica, esta conexión puede ser de carácter intermodal.
e. Las vías para cuya construcción se ha comprometido el Gobierno Nacional con gobiernos extranjeros mediante convenios o pactos internacionales.

"*Con el propósito de que se promueva la transferencia de las vías que están hoy a cargo de la Nación hacia los departamentos, el Ministerio de Transporte adoptará los mecanismos necesarios para que la administración, conservación y rehabilitación de esas vías, se pueda adelantar por contrato.*

"Las carreteras nacionales podrán convertirse en departamentales a petición del departamento respectivo, si éste demuestra la capacidad para su rehabilitación y conservación. (...)"

En concordancia con lo anterior, el artículo 16 de la ley en comento establece que forman parte de la infraestructura de transporte a cargo de los departamentos, los siguientes tipos de vías:

"a. Las vías que eran de propiedad de los Departamentos antes de la expedición de la ley;
b. Las vías que eran responsabilidad de la Nación - Fondo Vial Nacional o del Fondo Nacional de Caminos Vecinales - y que el Gobierno Nacional en cumplimiento de lo ordenado en la ley, les transfirió mediante convenio a los departamentos.
c. Aquellas que en el futuro sean departamentales.
d. Las vías que comunican entre sí dos cabeceras municipales, así como la porción territorial correspondiente de las vías interdepartamentales que no sean parte de la red nacional.
e. Las vías alternas que se le transfieran con ocasión de la construcción de una variante de una carretera Nacional, si a juicio del Ministerio de Transporte reúne las características de ésta".

Por su parte, el artículo 17 de la Ley 105 de 1993, dispone que hacen parte de la infraestructura vial distrital y municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del distrito o municipio y, al igual que en el caso anterior, las vías alternas que se le transfieran cuando se acometa la construcción de una vía nacional o departamental.

Es así como las normas citadas facultan a la Nación para variar la composición de la red vial a su cargo cuando las **necesidades de desarrollo lo exijan**, de ahí que el artículo 12 ibídem expresamente contemple la posibilidad de convertir una carretera nacional en departamental, previa transferencia a un departamento, si

éste lo solicita, con la condición de que esté en capacidad de atender a su rehabilitación y conservación. También considera la norma que es viable incluir futuras vías en la red vial nacional.

Finalmente, en las respuestas dadas por la Sala de Consulta del Consejo de Estado a las Radicaciones No. 1746 y No. 1747 realizada por el Ministro de Transporte de la época, doctor Andrés Uriel Gallego Henao, sobre Infraestructura vial a cargo de la Nación y de las entidades territoriales. Transferencias. Inversión de recursos. Convenios Interadministrativos para el mejoramiento, mantenimiento y pavimentación de vías que comprometan varios municipios. Modalidades de asociación de estas entidades territoriales, la sala se pronuncia:

"3. ¿El INVIAS puede a través de convenios invertir recursos en vías secundarias o departamentales, terciarias y municipales?

De acuerdo con lo dispuesto en la ley 812 de 2003, es viable que el Instituto Nacional de Vías apropie en su presupuesto recursos para desarrollar los proyectos de infraestructura vial en las regiones que contemple el Plan de Desarrollo, en vías de los departamentos y municipios, previa suscripción de convenios con los respectivos entes territoriales".

"4. ¿Puede la Nación a través de estos convenios interadministrativos hacer inversiones en vías del orden municipal o solamente en vías nacionales?

Como se explicó en la respuesta a la tercera pregunta de la radicación 1746, de acuerdo con lo dispuesto en la ley 812 de 2003, es viable que el Instituto Nacional de Vías apropie en su presupuesto recursos para desarrollar los proyectos de infraestructura vial en las regiones que contemple dicho plan, en vías de los departamentos y municipios, previa suscripción de convenios con los respectivos municipios o a través de las formas de asociación antes descritas".

Que en concordancia con lo anterior, el artículo 10 de la Ley 1682 DE 2013, establece que *" En los proyectos de infraestructura de transporte de utilidad pública e interés social a cargo de la Nación que requieran intervenciones urbanas o rurales en vías de la red secundaria o terciaria para su desarrollo, se suscribirá un convenio de colaboración y coordinación con la Autoridad Territorial correspondiente en el que se establezcan las responsabilidades que cada una de las partes asume en la ejecución de las actividades relacionadas con el proyecto.*

En caso de no llegar a un acuerdo en un término de noventa (90) días, la entidad responsable del proyecto a cargo de la Nación continuará con el proyecto de infraestructura de transporte, entregando a la entidad territorial un documento que dé cuenta de la revisión de la viabilidad del proyecto de la nación, se ajuste al plan de Desarrollo Territorial y las acciones de mitigación de impactos sobre el territorio a intervenir"

En consecuencia, atendiendo las disposiciones del Plan Nacional de Desarrollo, respecto de la necesidad de "***ESTUDIOS PARA LA CONEXIÓN VIAL ENTRE LOS MUNICIPIOS DE GUAYABETAL Y ACACIAS***", El proyecto se encuentra ubicado en el departamento de Meta, específicamente en el municipio de Acacias,

sobre la vía terciaria que comunica los municipios de Guayabetal y Acacias. Este corredor pasa sobre el rio Manzanares, en donde no se cuenta con un puente para su comunicación. Desde la Inspección de Manzanares hasta el punto conocido localmente como Casa Roja, existe un camino de aproximadamente 10 km, en los cuales no es posible el tránsito vehicular.

Dadas las características y clasificación de la amenaza de posibles movimientos en masa y si bien pude ser conocimiento general dicha condición, se considera adecuado realizar la caracterización del área de afectación, para de esta forma advertir sobre la condición, lo cual debe estar ligado a un planteamiento ingenieril viable en su trazado. Se hace necesario suscribir un Convenio Interadministrativo entre el Instituto Nacional de Vías y el Municipio de Acacías.

1.2. FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE SOPORTAN LA CELEBRACIÓN DEL CONVENIO.

La Constitución Política consagra en su artículo segundo que son fines del Estado. "*servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que les afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación (…)".*

El artículo 209 de la Constitución Política dispone: "La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones (...)."

Así mismo, el artículo 4° de la Ley 489 de 1998 establece que la finalidad de la función administrativa es buscar la satisfacción de las necesidades generales de todos los habitantes, de conformidad con los principios, finalidades y cometidos consagrados en la Constitución Política, por lo cual, los organismos, entidades y personas encargadas, del ejercicio de funciones administrativas deben ejercerlas consultando el interés general.

Para el efecto, el artículo 113 de la Constitución Política de Colombia establece que "(…) Los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines"

En consecuencia y en virtud del principio de coordinación consagrado en la Ley 489 de 1998, "las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el fin de lograr los fines y cometidos estatales."

Que en aplicación a los principios constitucionales y legales que rigen la función administrativa, las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado.

Así mismo el artículo 95 de la referida Ley establece 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 (…)*"

Por efecto de sus funciones, y de acuerdo al Artículo 269 del Constitución Política, en las entidades públicas, las autoridades están obligadas a diseñar y aplicar, según la naturaleza de sus funciones, métodos y procedimientos, de conformidad con lo que disponga la ley, la cual podrá establecer excepciones y autorizar la contratación de dichos servicios con empresas privadas colombianas.

Que, a su vez, el literal c) del numeral 4º del artículo 2º de la Ley 1150 de 2007, faculta a las entidades para celebrar contratos interadministrativos, siempre que el objeto del contrato a celebrar guarde relación directa con el objeto de la entidad ejecutante.

Que el artículo 2.2.1.2.1.4.4. del Decreto 1082 de 2015 señala 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

Que de conformidad con lo establecido en el 2.2.1.2.1.4.1. del mencionado decreto: "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.

2. DESCRIPCIÓN DEL OBJETO Y LA IDENTIFICACIÓN DE LA MODALIDAD DE SELECCIÓN.

2.1. OBJETO:

El convenio que nos ocupa, según la necesidad comentada, tendrá por objeto: **"AUNAR ESFUERZOS CON EL MUNICIPIO DE ACACÍAS PARA REALIZAR LOS ESTUDIOS PARA LA CONEXIÓN VIAL ENTRE LOS MUNICIPIOS DE GUAYABETAL Y ACACIAS".**

2.2. IDENTIFICACIÓN DE LA MODALIDAD DE SELECCIÓN

La causal invocada para la celebración del Convenio Interadministrativo es la **CONTRATACIÓN DIRECTA** a que se refiere el literal c) del numeral 4 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 2.2.1.2.1.4.4 del Decreto 1082 de 2015.

La contratación respectiva se adelantará mediante la modalidad de contratación directa de un Convenio Interadministrativo de conformidad con lo dispuesto en la Ley 80 de 1993, Estatuto de Contratación y sus decretos reglamentarios.

La Ley 1150 de 2007 desarrolla el principio de selección objetiva, señalando los criterios bajo los cuales se debe escoger al Contratista "La escogencia del Contratista se efectuará con arreglo a las modalidades de selección de licitación pública, selección abreviada, concurso de méritos y contratación directa".

Por su parte, el Decreto No. 1082 de 2015 establece los parámetros requeridos para la contratación directa.

3. PARTES

INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS
MUNICIPIO DE ACACÍAS

4. PLAZO DE EJECUCIÓN

El plazo del Convenio será de DOCE (12) MESES, el cual empezará a regir a partir de la suscripción del mismo.

5. PRESUPUESTO

La celebración del Convenio Interadministrativo no tiene inversión de recursos por parte del INVIAS, lo cual no genera la obligación de expedir Certificados de Disponibilidad Presupuestal a cargo de las partes.

6. OBLIGACIONES DE LAS PARTES:

6.1. OBLIGACIONES DE EL MUNICIPIO

Mediante la suscripción del presente Convenio y durante su ejecución, **EL MUNICIPIO DE ACACÍAS** asume las siguientes obligaciones:

1. Permitir al INVIAS la intervención de la infraestructura vial a su cargo, necesaria para el desarrollo del convenio, así como el desarrollo de las actividades relativas a la ejecución los estudios y diseños contratados por el INVIAS.
2. Realizar las sugerencias de carácter técnico que considere para el desarrollo de los trabajos, con el fin de garantizar la movilidad y seguridad de los usuarios de la vía.
3. Facilitar el acceso de la información que sea necesaria y de que disponga la respectiva entidad, para el cumplimiento del objeto del convenio aquí establecido.
4. Apoyar en la definición de las licencias, permisos, autorizaciones, etc, que deban expedir las autoridades competentes distintas al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS – INVIAS y las demás personas naturales o jurídicas competentes, que resulten necesarias para el inicio de las actividades relativas a la elaboración de los estudios y diseños.
5. Asistir a las reuniones que fueren convocadas en desarrollo del objeto del convenio.
6. Suscribir las actas contentivas de las reuniones a las que fueren convocadas, en desarrollo de las actividades concernientes al presente convenio, así como la relativa a la liquidación del mismo.

7. Garantizar que los tramos viales respecto de los cuales se autoriza la intervención se encuentran libres para que el INVIAS adelante los estudios y diseños correspondientes.
8. Designar el o los supervisores del convenio, quien adelantará el seguimiento al cumplimiento de las obligaciones aquí señaladas y servirá de enlace del MUNICIPIO.
9. Mantener indemne al INSTITUTO de cualquier reclamación por daños ocasionados a terceros, generados con ocasión de los contratos y acciones que ejecute EL MUNICIPIO.
10. Garantizar el cumplimiento de las medidas de bioseguridad ordenadas y adoptadas por el Gobierno nacional, el ente territorial y el INVIAS, dentro del actual estado de emergencia que vive el país con ocasión de la pandemia por el Coronavirus COVID-19.
11. Las demás que se deriven de la naturaleza del convenio y los compromisos entre las partes.

OBLIGACIONES DEL INSTITUTO:

Mediante la suscripción del presente convenio y durante su ejecución, el INSTITUTO asume las siguientes obligaciones:

1. Iniciar los procesos de selección correspondientes, de conformidad con el objeto del presente convenio, una vez obtenidas las disponibilidades presupuestales, asegurando el inicio conjunto de la ejecución de las actividades relativas a los estudios y diseños e interventoría (cuando aplique) bajo el régimen contemplado en la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, sus decretos reglamentarios y demás normas que rigen la contratación estatal.
2. Realizar por parte del contratista los estudios y diseños con la respectiva revisión y aprobación de la interventoría (cuando aplique), de manera que se garantice la calidad de los estudios y diseños.
3. Realizar los Estudios de Conectividad en la vía señalada en el objeto del contrato.
4. En caso de requerir EL INVIAS la intervención en predios o franjas de terreno de la vía objeto del presente convenio, deberá tramitar ante EL MUNICIPIO los respectivos permisos de intervención que sean necesarios para la ejecución del proyecto.
5. Atender cualquier sugerencia de carácter técnico que realice EL MUNICIPIO para el desarrollo de los trabajos, con el fin de garantizar la movilidad y seguridad de los usuarios de la vía.
6. A la finalización del presente convenio, entregar al MUNICIPIO los estudios y diseños de Estudios de Conectividad Vial, para la vía relacionada en el objeto del convenio.
7. Designar como supervisor del convenio a un funcionario de conformidad con la resolución de delegación de funciones vigente, para que supervise el cumplimiento de las obligaciones y compromisos entre las partes. A su vez, la Unidad Ejecutora designará un Gestor Técnico del proyecto, de conformidad con lo de su competencia y la reglamentación interna.
8. Asistir a las reuniones que fueren convocadas en desarrollo del objeto del presente convenio.
9. Garantizar el cumplimiento de las medidas de bioseguridad ordenadas y adoptadas por el Gobierno nacional, el ente territorial y el INVIAS, dentro del actual estado de emergencia que vive el país con ocasión de la pandemia por el Coronavirus COVID-19.
10. Las demás que se deriven de la naturaleza del convenio y que resulten necesarias para el cabal cumplimiento del objeto convenido.

7. GARANTÍAS EXIGIDAS EN EL PRESENTE CONVENIO:

Conforme a lo reglado en el artículo 7 de la ley 1150 de 2007, que señala al tenor de la letra: "Artículo 7°. De las garantías en la contratación. Las garantías no serán obligatorias en los contratos de empréstito, en los interadministrativos, en los de seguro y en los contratos cuyo valor sea inferior al 10% de la menor cuantía a que se refiere esta ley, caso en el cual corresponderá a la entidad determinar la necesidad de exigirla, atendiendo a la naturaleza del objeto del contrato y a la forma de pago, así como en los demás que señale el reglamento.",

Igualmente, conforme a la facultad otorgada en el artículo 2.2.1.2.1.4.5, que dispone:

(…)" En la contratación Directa las exigencias de las garantías establecidas en la sección 3 que comprende los artículos 2.2.1.2.3.1.1 al 2.2.1.2.3.5.1 del presente Decreto no es obligatoria y la justificación para exigirlas o no debe estar en los estudios y documentos previos".

Y en atención a que se suscribe convenio interadministrativo con el Municipio de Acacías, se acuerda entre las partes acogerse a la excepción contemplado en el artículo ya transcrito, en el sentido de no exigir para este contrato la constitución de garantías que amparen los eventuales siniestros que se llegasen a presentar en ejecución del Convenio Interadministrativo, como quiera que se trata de entidades públicas y toda vez que el **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS** contratará la consultoría para la intervención y no transferirá recursos.

8. ANÁLISIS TÉCNICO Y ECONÓMICO QUE SOPORTA EL VALOR ESTIMADO DEL CONVENIO, INDICANDO LAS VARIABLES UTILIZADAS PARA CALCULAR EL PRESUPUESTO DE LA CONTRATACIÓN Y LOS RUBROS QUE LO COMPONEN.

ANÁLISIS TÉCNICO

El alcance del proyecto consta de realizar **ESTUDIOS PARA LA CONEXIÓN VIAL ENTRE LOS MUNICIPIOS DE GUAYABETAL Y ACACÍAS,** para lo cual se requiere determinar la mejor alternativa de conexión para 10 km de vía (longitud mínima aproximada, sin limitarse a esta), desde la inspección Manzanares hasta el punto conocido como Casa Roja; ya que en este tramo no se cuenta con una vía existente. Esta alternativa debe contemplar el diseño conceptual del puente sobre el rio Manzanares y sus accesos para garantizar una óptima conexión de la vía terciaria, con una longitud mínima aproximada (sin limitarse a esta) de 70,00 m; cumpliendo con los plazos estipulados, con el valor del Presupuesto Oficial y los Anexos Técnicos definidos por el INVIAS para este proyecto, de tal forma que los productos entregados sean verdaderamente la solución ingenieril construible más adecuada para este importante proyecto, y de tal manera se garantice la seguridad y estabilidad de la nueva infraestructura, y la calidad total del proyecto, de acuerdo con la sensibilidad del mismo a las condiciones geométricas, geológicas, geotécnicas, hidrológicas, hidráulicas, estructurales, de riesgo, sostenibilidad, económicas, prediales, ambientales y sociales particulares del sector de estudios

En consultor deberá realizar un estudio de transporte para estimar la demanda actual y proyecciones futuras, y de manera conjunta con el diagnóstico socioeconómico, identificar las necesidades de conectividad del área de afectación del proyecto.

Plantear y evaluar alternativas de conexión viables desde el punto de vista geométrico y fluvial.

Adelantar una caracterización técnica general de las alternativas de conexión propuestas, desde los componentes de geología y geotecnia regional e hidrología e hidráulica.

Se deberá realizar por el consultor de estudios, la investigación y evaluación de las áreas con posibles afectaciones y/o restricciones ambientales con el fin de garantizar la conservación del entorno físico, biótico y social del área del proyecto. Asimismo, el consultor deberá realizar la investigación, recopilación de información, análisis de la legislación ambiental vigente que incida en el proyecto, dentro del análisis requerido para la caracterización ambiental y definición de lineamientos para la estructuración del componente socio ambiental de las alternativas de conectividad planteadas.

Adelantar una caracterización ambiental, social y predial de las alternativas de conexión propuestas, a partir de la cual se identifiquen posibles restricciones ambientales, y los estudios y gestiones ambientales y sociales que se requieran adelantar en etapas posteriores.

En el componente ambiental, predial y social, el Consultor de Estudios, no solo será responsable de la elaboración de los documentos técnicos y volúmenes correspondientes, sino también la responsabilidad del Consultor de Estudios e Interventor, sobre la calidad de los productos elaborados.

Realizar una estimación de costos de las alternativas de conexión planteadas y una evaluación socioeconómica del proyecto.

Realizar una matriz multicriterio que, a partir de la integración de los resultados de las diferentes especialidades y análisis de riesgos, permita determinar la mejor alternativa para la conectividad de la vial de la zona y la formulación de fases de intervención para la materialización de los proyectos e inversión de recursos en el corto, mediano y largo plazo.

El Consultor seleccionado, será el responsable por un adecuado planeamiento, programación, y conducción de los estudios y diseños básicos y en general, por la calidad técnica de los mismos los cuales deberán ser ejecutados en concordancia con los estándares actuales de estudios en todas las especialidades de Ingeniería relacionadas con el proyecto.

El Consultor en todo momento, tanto en la etapa contractual como la post-contractual, deberá atender los requerimientos que efectúe el INVIAS y/o la Autoridad Ambiental u otras, por deficiencia de la información, falta de claridad de criterios y conceptos técnicos y/o calidad del producto, so pena de la aplicación de las sanciones pertinentes, o el siniestro de las garantías de cumplimiento y/o calidad del servicio, la que aplique.

Cabe anotar, que es total responsabilidad del Consultor garantizar el cumplimiento y suficiencia de requerimientos técnicos y términos de referencias, por lo que la aprobación de los productos por parte de la Interventoría y/o suscripción del Acta de Recibo Definitivo del Contrato, no lo exonera de las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el contrato en cuanto a calidad del servicio prestado.

El consultor debe realizar la recopilación de información secundaria (Adquisición de Cartografía y toda aquella documentación técnica de tipo secundario), previo al inicio de las actividades de campo para de esta manera establecer la ruta de trabajo adecuada para cumplir con el propósito del estudio, y diseños según el área. Dentro de los trabajos de campo además de los levantamientos base y que serán la columna vertebral para el desarrollo de las áreas más representativas, como lo es el levantamiento topográfico, se deben realizar levantamientos de información primaria como lo es: inventario e identificación de los componentes de las diferentes estructuras que conforman la infraestructura vial (drenaje longitudinal, drenaje transversal, obras para el control de erosión de taludes, filtros superficiales, drenes horizontales, pozos verticales de drenaje, galerías de drenaje, cunetas, alcantarillas, reconformaciones en estructuras de estabilización, estructuras de contención, anclajes, revestimientos de taludes, estructuras de retención en taludes, estructuras de contención, puentes, pontones, señalización, inventario de zonas inestables, equipamientos especiales, y todos aquellos que hagan parte de dicha infraestructura vial). El levantamiento de información primaria es insumo para la elaboración de cada uno de los volúmenes y diagnóstico según sea el alcance del mismo.

El Consultor deberá realizar un inventario de las redes existentes, secas y húmedas, de servicios públicos e hidrocarburos, que se encuentran aledañas a la vía a estudiar y diseñas, y deberá adelantar la investigación, analizando los riesgos de las posibles afectaciones a las mismas, y estimando los costos para su protección y/o de traslados de estas, en el caso que los resultados de los estudios y diseños lo requieran.

.

Se deberá realizar por el consultor de estudios, la investigación y evaluación de las áreas con restricciones ambientales con el fin de garantizar la conservación del entorno físico, biótico y social del área del proyecto dentro del análisis requerido para la elaboración del componente ambiental y social.

Es una obligación del Consultor realizar la investigación, recopilación de información, análisis de la legislación ambiental vigente que incida en el proyecto, necesarios para adelantar las gestiones y/o trámites requeridos y pertinentes sobre las posibles afectaciones y/o restricciones presentes, por parte de las autoridades ambientales competentes en la zona.

En el componente ambiental, predial y social, el Consultor de estudios, no solo será responsable de la elaboración de los documentos técnicos y volúmenes correspondientes, sino también, de realizar las gestiones pertinentes antes las Autoridades correspondientes; sin exonerar la responsabilidad del Consultor de Estudios e Interventor, sobre la calidad de los productos elaborados.

La descripción de los alcances del estudio que se hace no es limitativa. El CONSULTOR, en cuanto lo considere necesario, los ampliará o profundizará, siendo responsable de todos los trabajos y estudios que realice.

El Consultor seleccionado, deberá llevar a cabo todas las labores necesarias para entregar al INVIAS los estudios y que incluyen los siguientes volúmenes:

VOLUMEN I. ESTUDIO DE TRANSPORTE
VOLUMEN II. IDENTIFICACIÓN DE ALTERNATIVAS DESDE EL PUNTO DE VISTA GEOMÉTRICO Y FLUVIAL
VOLUMEN III. ESTUDIO DE GEOLOGÍA Y GEOTECNIA REGIONAL
VOLUMEN IV. ESTUDIO DE HIDRÁULICA E HIDROLOGÍA
VOLUMEN V. ESTUDIO DE ESTRUCTURAS
VOLUMEN VI. LINEAMIENTOS PARA LA ESTRUCTURACIÓN DEL COMPONENTE SOCIO AMBIENTAL DEL PROYECTO
VOLUMEN VII. ESTUDIO DE ÁREAS DE AFECTACIÓN PREDIAL
VOLUMEN VIII. ESTUDIO ESTIMACIÓN DE CANTIDADES DE OBRAS, COSTOS Y PRESUPUESTOS
VOLUMEN IX. EVALUACIÓN TÉCNICA, AMBIENTAL, SOSTENIBLE, ANALISIS DEL RIESGO, SOCIOECONÓMICA Y FINANCIERA Y FORMULACIÓN DEL PROYECTO
VOLUMEN X. INFORME FINAL EJECUTIVO.

La numeración de estos volúmenes se encuentra basada en el documento requerimientos técnicos.

El Consultor será responsable de un adecuado planeamiento, programación, conducción de estudios, diseños y en general, por la calidad técnica de todo el estudio.

El Consultor deberá desarrollar los volúmenes y capítulos de acuerdo con el objeto contractual, y conforme al alcance de cada volumen definido en el presente documento Anexo Técnico, se desarrollarán teniendo en cuenta lo indicado en los Requerimientos Técnicos **Fase I (Pre-Factibilidad)**, especificaciones técnicas y normatividad vigente; cumpliendo los manuales de diseño, normas de ensayo y auscultación, y especificaciones generales de construcción de carreteras vigentes al momento del Concurso de Méritos. También debe considerar en el diseño la aplicación de nuevas tecnologías que hayan sido probadas y aprobadas por reconocidas entidades normalizadoras en el ámbito nacional y/o internacional. El Consultor deberá tener en cuenta los antecedentes descritos en la descripción de la necesidad, y el objeto y el alcance del proyecto relacionado en el documento de Estudios y Documentos Previos y Análisis del Sector.

El Informe Final de los estudios a **Nivel de Fase I (Pre-Factibilidad)**, comprende los alcances, metodologías, resultados, cálculos, planos, conclusiones y recomendaciones de cada una de las áreas que conforman este estudio y que son descritas en el Requerimiento Técnico. De igual manera deberá desarrollarse con la metodología para la presentación de estudios ambientales, adoptada mediante resolución número 1503 del 2010 del Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial (MAVDT), complementada con la resolución número 2182 de 2016 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo sostenible (MADS) que contempla el nuevo modelo de almacenamiento geográfico para la evaluación de estudios de tipo ambiental, y todos los términos de referencia vigentes según la autoridad competente o las normas y/o resoluciones vigentes.

En el desarrollo del contrato se deben cumplir los manuales de diseño, normas de ensayo y auscultación, y especificaciones generales de construcción de carreteras vigentes al momento del Concurso de Méritos, y demás normatividad y actividades descritas en el Requerimiento Técnico. También se deberá considerar dentro de las alternativas de solución en el diseño, la incorporación de NUEVAS TECNOLOGÍAS (Referencia Plan de Desarrollo Art. 173 INNOVACIÓN E IMPLEMENTACION DE NUEVAS TECNOLOGIAS EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTRUA DEL TRANSPORTE), indicadas dentro de los anexos al requerimiento técnico y deberá justificar su implementación dentro de estudios y diseños contratados.

9. REQUISITOS QUE SE EXIGIRÁN A LA ENTIDAD TERRITORIAL:

- Copia del RUT
- Copia del Decreto de categorización del Municipio
- Fotocopia de la Cédula de Ciudadanía del Alcalde o quien represente legalmente al ente territorial.
- Copia del Acta de Posesión del Gobernador o del representante legal.
- Copia de la Resolución de nombramiento.
- Acuerdo del Consejo Municipal, mediante la cual faculta para suscribir convenios interadministrativos, como en el caso en particular.
- Certificado de Responsabilidades Fiscales de la Contraloría General de la Nación de la Persona Jurídica y Representante Legal/ Persona natural.
- Certificado de Antecedentes Disciplinarios de la Procuraduría General de la Nación de la Persona Jurídica y R.L / Persona natural.
- Antecedentes Judiciales y Certificado Sistema Nacional de Medidas Correctivas del Representante Legal.

Dado en Bogotá, D.C. a los,19 días del mes de agosto de 2020

YOLANDA CRISTINA RESTREPO GUALTEROS
Asesora Dirección General con funciones delegadas
mediante Resolución 1764 del 06/08/2020