EDUR Empresa de Desarrollo Urbano y Rural	**ACTA DE REINICIO Y PRORROGA 01** **CONTRATO DE CONSULTORIA** **CC-005-2025- CD**	Municipio El Carmen de Viboral

NÚMERO DEL CONTRATO DE CONSULTORIA: N° CC-005-2025- CD DEL 01 DE DICIEMBRE DE 2025.

CONTRATANTE: EMPRESA DE DESARROLLO URBANO Y RURAL DE EL CARMEN DE VIBORAL – EDUR.

CONTRATISTA: CENTRO DE INTEGRACIÓN TECNIOLÓGICAS S.A.S – CITEC.

SUPERVISORA: VALERIA CENDOYA ARIAS.

OBJETO: CONTRATO DE CONSULTORIA PARA LA ELABORACIÓN DE UN ESTUDIO DIAGNÓSTICO TÉCNICO Y PARTICIPATIVO DEL SISTEMA DE MOVILIDAD Y ACTUALIZAR EL PLAN VIAL MUNICIPAL, INTEGRANDO LINEAMIENTOS CON ENFOQUE TERRITORIAL Y SOSTENIBLE, PARA FORTALECER LA PLANIFICACIÓN VIAL, OPTIMIZAR LA INFRAESTRUCTURA EXISTENTE Y MEJORAR LAS CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD, SEGURIDAD Y FUNCIONALIDAD PARA LA COMUNIDAD DEL MUNICIPIO DE EL CARMEN DE VIBORAL.

VALOR DEL CONTRATO: CUATROCIENTOS DIECISIETE MILLONES QUINIENTOS SESENTA Y CINCO MIL SEISCIENTOS CINCUENTA Y UN PESOS M/L ($ 417.565.651)

FECHA DEL CONTRATO: PRIMERO (01) DE DICIEMBRE DE 2025.

FECHA ACTA DE INICIO: CUATRO (04) DE DICIEMBRE DE 2025

PLAZO INICIAL: CINCUENTA (50) DIAS, CONTADOS A PARTIR DE LA SUSCRIPCIÓN DEL ACTA DE INICIO Y LA EXPEDICIÓN DEL REGISTRO PRESUPUESTAL.

FECHA DE TERMINACION INICIAL: VEINTICUATRO (24) DE DICIEMBRE DE 2025

SUSPENSIÓN N°1:

FECHA DE SUSPENSIÓN: VEINTINUEVE (29) DE DICIEMBRE DE (2025).
TIEMPO DE SUSPENSIÓN: UN (01) MES

SUSPENSIÓN N°2:

FECHA SUSPENSIÓN: TREINTA (30) DE ENERO DE (2026).
TIEMPO DE SUSPENSIÓN: POR UN TERMINO MAXIMO NECESARIO HASTA TANTO SE RECIBA LA RESPUESTA FORMAL DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE, DEBIDAMENTE JUSTIFICADO Y SOPORTADO.

REINICIO Y PRORROGA 01:

FECHA DE REINICIO Y PRORROGA 01: VEINTIUNO (21) DE ABRIL DE 2026

EDUR Empresa de Desarrollo Urbano y Rural	**ACTA DE REINICIO Y PRORROGA 01** **CONTRATO DE CONSULTORIA** **CC-005-2025- CD**	Municipio El Carmen de Viboral

TIEMPO DE PRORROGA: CUARENTA Y CINCO (45) DIAS
NUEVA FECHA DE TERMINACION: CINCO (05) DE JUNIO DE 2026

Entre los suscritos a saber, la **EMPRESA DE DESARROLLO URBANO Y RURAL DE EL CARMEN DE VIBORAL - EDUR**, con **NIT. 901.521.260-2**, representada legalmente por el señor **MARCO ANTONIO DIAZ MEDINA**, identificado con cédula de ciudadanía N°**71.113.392**, quien actúa como **EL CONTRATANTE**; **CENTRO DE INTEGRACIÓN TECNIOLÓGICAS S.A.S – CITEC,** con NIT 9 0 0 4 0 1 0 0 5 -2, quien actúa como **CONTRATISTA**; se conviene en suscribir la presente **ACTA DE REINICIO Y PRORROGA N°1** al Contrato de Consultoría N**°CC-005-2025-CD**, previas las siguientes.

CONSIDERACIONES:

1. Que entre el Municipio de El Carmen de Viboral y la Empresa de Desarrollo Urbano y Rural de El Carmen de Viboral - EDUR, se suscribió el Contrato Interadministrativo de Administración delegada N.º 160-CONV-045-2025**,** suscrito el día 29 de noviembre de 2025, cuyo objeto es: " CONTRATO INTERADMINISTRATIVO POR ADMINISTRACIÓN DELEGADA PARA ELABORAR UN ESTUDIO DIAGNÓSTICO TÉCNICO Y PARTICIPATIVO DEL SISTEMA DE MOVILIDAD Y ACTUALIZAR EL PLAN VIAL MUNICIPAL, INTEGRANDO LINEAMIENTOS CON ENFOQUE TERRITORIAL Y SOSTENIBLE, PARA FORTALECER LA PLANIFICACIÓN VIAL, OPTIMIZAR LA INFRAESTRUCTURA EXISTENTE Y MEJORAR LAS CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD, SEGURIDAD Y FUNCIONALIDAD PARA LA COMUNIDAD DEL MUNICIPIO DE EL CARMEN DE VIBORAL"

2. Que el día 31 de octubre de 2025, se suscribió acta de inicio del Contrato Interadministrativo N° 160-CONV-045-2025, por un termino inicial de dos (2) mes, contados a partir de la firma del acta de inicio.

3. Que, entre la Empresa de Desarrollo Urbano y Rural de El Carmen de Viboral - EDUR, y la empresa CENTRO DE INTEGRACIÓN TECNIOLÓGICAS S.A.S – CITEC**,** con NIT 9 0 0 4 0 1 0 0 5 -2 se suscribió el "Contrato de Consultoría No. CC-005-2025-CD, cuyo objeto es "CONTRATO DE CONSULTORIA PARA LA ELABORACIÓN DE UN ESTUDIO DIAGNÓSTICO TÉCNICO Y PARTICIPATIVO DEL SISTEMA DE MOVILIDAD Y ACTUALIZAR EL PLAN VIAL MUNICIPAL, INTEGRANDO LINEAMIENTOS CON ENFOQUE TERRITORIAL Y SOSTENIBLE, PARA FORTALECER LA PLANIFICACIÓN VIAL, OPTIMIZAR LA INFRAESTRUCTURA EXISTENTE Y MEJORAR LAS CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD, SEGURIDAD Y FUNCIONALIDAD PARA LA COMUNIDAD DEL MUNICIPIO DE EL CARMEN DE VIBORAL.

4. Que el día 04 de diciembre de 2025, se suscribió acta de inicio del Contrato de Consultoría N° CC-005-2025-CD, por un termino inicial de cincuenta (50) dias, contados a partir de la firma del acta de inicio.

5. Que Mediante oficio con radicado de la EDUR N°88 del 15 de diciembre, el señor ANDRES FELIPE

ZULUAGA, Representante Legal de la Empresa CENTRO DE INTEGRACIÓN TECNIOLÓGICAS S.A.S – CITEC, solicito la suspensión del contrato de consultoría N°CC-005-2025-CD.

6. Que el día 29 de diciembre de 2025 se firma Acta de Suspensión N°01 al contrato de consultoría N°CC-005-2025-CD, celebrado entre la Empresa de Desarrollo Urbano y Rural El Carmen de Viboral – EDUR, y Empresa CENTRO DE INTEGRACIÓN TECNIOLÓGICAS S.A.S – CITEC.

7. Que el dia 30 de enero de 2026 se suscribe acta de Suspensión N° 02 contrato de consultoría N°CC-005-2025-CD, celebrado entre la Empresa de Desarrollo Urbano y Rural El Carmen de Viboral – EDUR, y Empresa CENTRO DE INTEGRACIÓN TECNIOLÓGICAS S.A.S – CITEC

8. El día 09 de marzo de 2026, el señor **ANDRES FELIPE ZULUAGA**, Representante Legal de **la Empresa Centro de Integración Tecnológica S.A.S**, quien actúa como contratista del Contrato de Consultaría N°CC-005-2025-CD, presento solicitud de **Reinicio y Prórroga** del contrato en mención por un término de cuarenta y cinco (45) días más, con radicado de la Edur N°18 del 09 de marzo de 2026, por medio de la cual manifiesta lo siguiente:

(…) ***Asunto:*** *Justificación técnica solicitud reanudación contrato* ***No CC-005-2025-CD****.*

Respetados señores EDUR,

El Municipio de El Carmen de Viboral, en el marco del contrato No CC-005-2025-CD, actualmente se encuentra adelantando tres productos estratégicos para la gestión de la movilidad municipal:

1. ***Estudio técnico de capacidad transportadora*** *para la modalidad individual (taxis) y colectivo veredal tipo mixto a una (1) ruta.*
2. ***Actualización del Plan Vial Municipal (componentes 3, 5, 6 y 7 del Plan de Movilidad).***
3. ***Armonización del Plan Local de Seguridad Vial (PLSV) con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022–2031.***

En la etapa inicial del contrato surgieron interrogantes de carácter técnico y normativo respecto de los cuales se consideró pertinente solicitar orientación oficial al Ministerio. No obstante, ante la ausencia de respuesta dentro de un término razonable, y conforme se dejó expresamente consignado en el oficio remitido a dicha entidad, se indicó que, de no obtener pronunciamiento oportuno, se continuaría con la ejecución de las actividades contratadas con fundamento en la normatividad vigente y bajo la interpretación técnica más prudente y garantista, asegurando la continuidad del servicio público y el cumplimiento diligente de las obligaciones contractuales.

Es decir, en ausencia de pronunciamiento expreso del Ministerio de Transporte, y en aplicación del principio de autonomía técnica del consultor, así como del deber de continuidad en la prestación del servicio público de transporte, el estudio adopta los siguientes criterios metodológicos fundamentados en la normatividad vigente y en la práctica técnica del sector.

Con base en lo anteriormente señalado, se presenta a continuación la forma en que fue abordado y resuelto cada uno de los puntos consultados, en el marco de los respectivos productos contractuales.

1. CONSULTA SOBRE CAPACIDAD TRANSPORTADORA (Producto 1)

*En el marco de la **Resolución 1079 de 2015** y la normatividad aplicable al cálculo de oferta y demanda para taxis y transporte veredal mixto:*

1.1. ¿Cuál es el procedimiento oficial vigente, avalado por el Ministerio, para determinar la capacidad transportadora en zonas rurales dispersas donde el servicio es mixto (pasajeros–carga), considerando que la Resolución 1079 no desarrolla integralmente la modalidad "bus-escalera tipo mixto"?

*En relación con el procedimiento para determinar la capacidad transportadora en zonas rurales donde el servicio se presta bajo la modalidad de transporte mixto (pasajeros–carga), se evidencia que el **Decreto 1079 de 2015** y sus disposiciones reglamentarias no desarrollan de manera específica la metodología aplicable para rutas veredales operadas mediante **vehículos tipo bus-escalera o chiva con servicio mixto**.*

*Ante este vacío metodológico específico, el estudio adopta como referente técnico la **Resolución 478 de 2010 del Ministerio de Transporte**, la cual establece lineamientos para la realización de estudios de oferta y demanda en transporte público terrestre automotor, incluyendo procedimientos para estimar la demanda real del servicio y la identificación de demanda insatisfecha.*

*Si bien dicha resolución no está diseñada exclusivamente para transporte mixto rural, su estructura metodológica permite estimar de manera técnicamente consistente la relación entre **demanda efectiva de pasajeros y capacidad ofertada del sistema**, criterio fundamental para determinar la capacidad transportadora requerida.*

En este sentido, la metodología aplicada en el estudio se estructura de la siguiente manera:

1. ***Registro de pasajeros a bordo** para cada despacho, diferenciando por ruta veredal.*
2. ***Aplicación de encuestas a usuarios del servicio**, registrando el total de encuestados por cada ruta.*
3. ***Cálculo del factor de expansión de preferencia vehicular**, definido como la relación entre el número total de pasajeros registrados y el número de encuestas realizadas.*
4. ***Identificación de la preferencia vehicular de los usuarios** encuestados.*
5. ***Proyección de la preferencia vehicular a la demanda total por clase de vehículo (DTCV)**, mediante la aplicación del factor de expansión obtenido.*
6. ***Registro de la oferta de sillas despachadas diariamente por ruta**, identificando la tipología vehicular utilizada.*
7. ***Cálculo de la demanda insatisfecha por clase de vehículo (DICV)**, obtenida como la diferencia entre la demanda total proyectada y la capacidad ofertada.*
8. ***Determinación de la demanda global insatisfecha (DGI)**, correspondiente a la sumatoria de la demanda insatisfecha para todos los tipos de vehículo considerados.*

*Este procedimiento permite estimar de manera objetiva la relación entre la **demanda efectiva del servicio y la capacidad ofertada**, generando un insumo técnico sólido para la determinación de la capacidad transportadora requerida en las rutas veredales del municipio.*

*En consecuencia, el estudio adopta esta metodología como **criterio técnico aplicable**, garantizando coherencia con los lineamientos del Ministerio de Transporte y asegurando que el cálculo de la capacidad transportadora se base en mediciones reales de demanda y oferta del servicio.*

1.2. Aunado a lo anterior, ¿cuándo la ruta de transporte mixto veredal circula no únicamente por territorio municipal, sino que para ingresar a veredas apartadas requiere transitar por territorio de otros municipios, procede alguna interpretación especial para la autorización de la ruta?

En relación con la situación en la cual una ruta de transporte mixto veredal debe transitar parcialmente por el territorio de otros municipios para acceder a veredas apartadas del Municipio de El Carmen de Viboral, se precisa que dicha condición ***no configura necesariamente una ruta de carácter intermunicipal****.*

En el presente caso, el objetivo de la ruta es ***garantizar la prestación del servicio de transporte a veredas pertenecientes al municipio de El Carmen de Viboral****, las cuales, debido a la configuración de la red vial rural, requieren utilizar de manera transitoria tramos de vías secundarias o terciarias localizadas en municipios vecinos para lograr su conectividad.*

En este sentido, el propósito del servicio ***no es movilizar pasajeros entre municipios****, sino asegurar la accesibilidad a sectores rurales del municipio cuya conexión vial natural se da a través de corredores que atraviesan jurisdicciones colindantes.*

Bajo esta consideración, el estudio interpreta que la ruta conserva su ***carácter de servicio municipal de transporte mixto veredal****, cuya competencia de planificación corresponde a la autoridad de tránsito del Municipio de El Carmen de Viboral, en concordancia con las disposiciones del* ***Decreto 1079 de 2015*** *en materia de organización del transporte público terrestre automotor.*

En consecuencia, para efectos del estudio técnico:

- *La* ***demanda analizada corresponde exclusivamente a usuarios con origen o destino en veredas del municipio de El Carmen de Viboral****.*
- *El diseño de la ruta se realiza considerando únicamente* ***paradas y puntos de ascenso o descenso dentro de la jurisdicción municipal****.*
- *Los tramos de vía localizados en municipios vecinos se consideran* ***segmentos de tránsito funcional para garantizar la conectividad territorial****, sin que ello implique la prestación del servicio en dichas jurisdicciones.*

Con base en lo anterior, la estimación de la demanda y la determinación de la capacidad transportadora se realizarán aplicando la ***metodología descrita previamente****, enfocada exclusivamente en la cobertura del territorio del municipio de El Carmen de Viboral.*

Este criterio permite garantizar la conectividad de las zonas rurales dispersas del municipio, respetando al mismo tiempo las competencias territoriales de las autoridades de transporte y evitando que el servicio se configure como una operación intermunicipal.

1.3. ¿Existe algún lineamiento actualizado o concepto técnico emitido por el Ministerio respecto al cálculo de cupos para transporte mixto en rutas con baja densidad poblacional?

Dentro del desarrollo de la consultoría se realizó la correspondiente revisión del marco normativo vigente aplicable al transporte público terrestre automotor.

Dicha revisión se efectuó principalmente con base en el ***Decreto 1079 de 2015****, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, así como en las resoluciones y disposiciones reglamentarias que regulan la determinación de la oferta y la capacidad transportadora en las distintas modalidades de transporte público.*

Como resultado de esta revisión normativa, se identificó que el marco regulatorio vigente establece lineamientos generales para la determinación de la capacidad transportadora del servicio público de transporte; sin embargo, ***no se evidencian disposiciones metodológicas específicas orientadas al cálculo de cupos en rutas de transporte mixto rural***

***caracterizadas por baja densidad poblacional y dispersión territorial**, particularmente en lo relacionado con vehículos tipo bus-escalera o modalidades equivalentes utilizadas en contextos veredales.*

Por tanto, se continuará bajo lo indicado en el literal 1.1.

1.4. Dado que el Municipio presenta un volumen significativo de transporte informal ("pirata"), incluyendo vehículos particulares que movilizan pasajeros sin habilitación, motocicletas que realizan transporte no autorizado y servicios ofrecidos mediante aplicaciones no habilitadas, ¿existe lineamiento oficial del Ministerio que oriente cómo incorporar esta oferta ilegal dentro de los modelos de cálculo de capacidad transportadora de transporte individual definidos en el Decreto 1079 de 2015?

En relación con la existencia de lineamientos oficiales por parte del Ministerio de Transporte para incorporar la oferta de transporte informal dentro de los modelos de cálculo de capacidad transportadora del transporte público individual, se realizó la correspondiente revisión del Decreto 1079 de 2015 y demás disposiciones reglamentarias aplicables al servicio público de transporte terrestre automotor. Como resultado de dicha revisión normativa, no se identificaron lineamientos específicos emitidos por el Ministerio de Transporte que establezcan una metodología oficial para incorporar dentro de los modelos de cálculo de capacidad transportadora la oferta de transporte informal o ilegal, entendida como aquella prestada por vehículos particulares, motocicletas u otros medios que operan sin habilitación para el servicio público.

*Desde el punto de vista técnico, es reconocido que en diversos municipios del país este tipo de servicios informales atienden una porción de la demanda real de movilidad de la población, especialmente en contextos caracterizados por **baja cobertura del transporte público formal, dispersión territorial o limitaciones operativas del sistema autorizado**.*

*En este sentido, y con el fin de evitar subestimar la demanda real de transporte en el municipio, el estudio adopta como criterio metodológico **identificar y cuantificar la demanda actualmente atendida por servicios informales**, no con el propósito de reconocer o validar dicha oferta, sino de estimar de manera más precisa la demanda potencial que podría ser absorbida por el sistema formal de transporte público.*

Para tal efecto, dentro del desarrollo del estudio se contemplan las siguientes actividades metodológicas:

- ***Aforos y registros en campo** en puntos de concentración o centros de acopio frecuentes de servicios informales.*
- ***Observación directa de operaciones de transporte informal**, identificando tipologías vehiculares, frecuencias aproximadas y patrones de operación.*
- ***Encuestas a usuarios del sistema de transporte**, orientadas a identificar los modos de transporte utilizados y la participación relativa de servicios informales en la movilidad cotidiana.*
- *En caso de ser posible, **levantamiento de información mediante entrevistas o encuestas exploratorias a conductores** que operan dichos servicios.*

*La información obtenida mediante estas actividades permitirá estimar la magnitud de la demanda actualmente captada por servicios informales, la cual será considerada dentro del análisis de demanda total del sistema, con el fin de **evitar un subdimensionamiento de las necesidades reales de transporte público individual en el municipio**.*

*De esta manera, el estudio garantiza que la determinación de la capacidad transportadora se base en una estimación integral de la demanda de movilidad, manteniendo siempre la distinción entre **oferta formal autorizada y servicios informales no habilitados**, en concordancia con el marco normativo vigente.*

1.5. ¿Debe el estudio técnico asumir que la demanda actualmente atendida por servicios ilegales debe considerarse como demanda insatisfecha? La definición de este punto altera directamente el cálculo del déficit/exceso de cupos para taxis y bus-escalera mixto.

En relación con la posibilidad de considerar como demanda insatisfecha aquella actualmente atendida por servicios de transporte informal, se realizó igualmente la revisión del marco normativo vigente contenido en el ***Decreto 1079 de 2015*** *y demás disposiciones reglamentarias aplicables al transporte público terrestre automotor.*

Como resultado de dicha revisión, no se identifican disposiciones específicas del Ministerio de Transporte que establezcan de manera explícita si la demanda atendida por servicios ilegales debe ser considerada o no como demanda insatisfecha dentro de los estudios técnicos de capacidad transportadora.

No obstante, desde el punto de vista metodológico, es importante distinguir entre ***demanda de transporte existente y oferta formal autorizada****. En aquellos contextos donde parte de la movilidad de los usuarios es atendida por servicios informales o no habilitados, dicha demanda refleja una* ***necesidad real de desplazamiento de la población****, aunque actualmente sea cubierta por medios que no hacen parte del sistema de transporte público autorizado.*

En este sentido, y en coherencia con lo expuesto en el numeral anterior, el estudio adoptará como criterio técnico considerar esta demanda como ***demanda potencial del sistema formal de transporte****, en la medida en que corresponde a viajes que podrían ser atendidos por el transporte público debidamente habilitado.*

Esta solución metodológica permite evitar un ***subdimensionamiento de la demanda real del sistema de transporte****, garantizando que el cálculo de la capacidad transportadora se base en una estimación integral de los viajes realizados por la población, manteniendo siempre la distinción entre oferta formal autorizada y servicios informales no habilitados.*

1.6. En caso de que el Ministerio considere que el transporte ilegal sí modifica la demanda, ¿cuál es la forma correcta de cuantificar dicha incidencia? ¿Conteos directos? ¿Encuestas? ¿Estimación por factores de corrección?

Ante la ausencia de un pronunciamiento oficial por parte del Ministerio frente a esta consulta, el estudio adopta como criterio técnico la aplicación de la ***metodología previamente descrita en los numerales anteriores****, orientada a identificar y cuantificar la demanda de transporte atendida por servicios informales.*

2. CONSULTA SOBRE LA ARMONIZACIÓN DEL PLSV (Producto 3)

La Secretaría de Movilidad del Municipio mantiene una relación institucional activa y permanente con la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV, en su calidad de órgano rector en materia de seguridad vial en Colombia, responsable de orientar, coordinar y articular las políticas públicas sectoriales a nivel nacional y territorial. En este marco, las consultas técnicas formuladas fueron escaladas directamente a dicha entidad, obteniéndose respuestas oportunas que permitieron resolver los interrogantes planteados y dar continuidad a la etapa de formulación del producto correspondiente.

2.1. ¿La armonización del PLSV debe adoptar integralmente las ocho áreas del Sistema Seguro, o el Ministerio permite priorización según condiciones locales?

Respuesta ANSV: *El artículo 14 de le Ley 2251 de 2022, establece que "los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios se armonizarán con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial". dicha armonización contempla las ocho (08) áreas de acción del Sistema Seguro, orientadas a impactar de manera directa la reducción de la siniestralidad vial.*

2.2. ¿Existe formato, estructura mínima o plantilla oficial para la armonización del PLSV exigida por el Ministerio?

Respuesta ANSV: *La guía metodológica define los componentes, el orden y los elementos mínimos que debe contener el PLSV. No obstante, tal como lo indica su denominación, se trata de una guía orientadora, por lo que la estructura final del*

documento queda a discreción de la entidad territorial, siempre que se garantice el cumplimiento de los lineamientos establecidos, en virtud de los principios constitucionales de autonomía y descentralización administrativa.

2.3. *¿El horizonte temporal del Plan de Acción del PLSV debe corresponderse necesariamente con el horizonte del PNSV (2022–2031) o puede ajustarse al periodo de gobierno vigente según el Plan de Desarrollo Municipal?*

Respuesta ANSV: *Se sugiere que el horizonte temporal del Plan de Acción del PLSV se alinee con el periodo de vigencia del PNSV 2022–2031, con el propósito de asegurar una ejecución sostenida en el tiempo. Esto permite que las estrategias trasciendan las administraciones municipales y aumenten su efectividad en el corto, mediano y largo plazo.*

En caso de que el horizonte deba ser el mismo del PNSV, se presentan inquietudes normativas y operativas:

A. ***¿Cómo debe estructurarse el Plan de Acción cuando se desconocen las asignaciones presupuestales, fuentes y responsables institucionales de las administraciones futuras****, considerando que éstas pueden definir prioridades distintas en sus planes de desarrollo?*

Respuesta ANSV: *El Plan de Acción debe orientarse a generar compromisos institucionales entre las distintas administraciones. Una vez adoptado el PLSV, las estrategias, programas y proyectos allí definidos deben constituirse en referentes prioritarios para su incorporación en los futuros Planes de Desarrollo Municipal, garantizando así la continuidad de las acciones.*

B. ***¿Qué fuentes de financiación deben consignarse en el PLSV si no es posible anticipar la destinación de recursos por secretarías o dependencias en los futuros periodos de gobierno?***

Respuesta ANSV: *Gestión (Entidades del orden Nacional). y cooperación Internacional.*

Se debe realizar una estimación de los recursos requeridos para la implementación de los programas y acciones contemplados en el PLSV. Por ejemplo, si se incluye un programa de sensibilización ciudadana liderado por el organismo de tránsito, se proyectará el costo de dicha acción considerando su periodicidad y los recursos humanos necesarios, como los honorarios del personal involucrado. Este ejercicio deberá realizarse para cada programa. Cabe precisar que el PLSV puede ser actualizado o modificado cada dos (2) años, en caso de que una administración posterior determine la inviabilidad de alguna meta o programa.

C. ***¿Qué marco normativo obliga a las administraciones siguientes a incorporar en sus planes de desarrollo líneas, programas o proyectos*** *que garanticen la implementación de las acciones definidas en el PLSV aprobado por una administración anterior?*

Respuesta ANSV: *Para el municipio de El Carmen de Viboral, la obligación de contar con un PLSV se deriva de lo establecido en la Ley 2251 de 2022 y la Resolución 583 de 2023. En este sentido, el cumplimiento de dicha ley implica la priorización de los recursos económicos necesarios para la ejecución del PLSV, garantizando la implementación de las acciones definidas y la continuidad de la política pública de seguridad vial.*

Se anexa la guía metodológica y sus respectivos anexos para mayor claridad y consulta.

Con fundamento en el análisis desarrollado y conforme se detalla en cada uno de los productos, los interrogantes formulados fueron debidamente estudiados y resueltos de manera fundamentada, permitiéndonos proceder a la ejecución de las actividades con estricta sujeción a la normatividad vigente y bajo la aplicación de la interpretación técnica más prudente, hasta la culminación satisfactoria del alcance previsto en el presente contrato.

(…).

9. Teniendo en cuenta lo mencionado anteriormente, la Empresa de Desarrollo Urbano y Rural El Carmen de Viboral – EDUR, considera pertinente proceder con el Reinicio y la Prórroga del Contrato de Consultoría N° CC-005-2025-CD por un término de cuarenta y cinco (45) días calendario. Lo expuesto, con el propósito de garantizar la ejecución de las obligaciones pactadas y cumplir con los cometidos constitucionales y legales promoviendo la adecuación y mantenimiento de la infraestructura de uso público al servicio de la comunidad Carmelitana

Teniendo en cuenta la justificación y de acuerdo con las necesidades que surgieron durante la ejecución del contrato, las partes:

ACUERDAN:

PRIMERO: REINICIO Y PRORROGA 01 al Contrato de Contrato de Consultoría N° CC-005-2025-CD por un término de hasta cuarenta y cinco (45) días calendario, a partir del con el propósito de garantizar la ejecución de las obligaciones pactadas, teniendo como fecha de terminación el cinco (05) de junio de 2026.

SEGUNDO: EL CONTRATISTA manifiesta que la presente prorroga no genera mayores sobre costos, ni posibles reclamaciones a EL CONTRATANTE, y es por ello que en calidad de CONTRATISTA renuncia expresamente a presentar cualquier tipo de reclamación en este sentido.

CUARTO: Las demás cláusulas del Contrato principal no sufren ninguna modificación.

En constancia se suscribe la presente ACTA DE REINICIO Y PRORROGA N°01 en el Municipio de El Carmen de Viboral, Antioquia a los veintiún (21) días del mes de abril de 2026.

MARCO ANTONIO DIAZ MEDINA
Gerente
EMPRESA DE DESARROLLO URBANO Y RURAL

ANDRES FELIPE ZULUAGA
Representante Legal
CITEC