

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

ESTUDIO PREVIO

OBJETO:

Desarrollar una caracterización, con perspectiva de género e interseccional, de los patrones de movilidad en Bogotá, así como formular estrategias y recomendaciones de intervención en la planeación de la movilidad.

Septiembre 2022

**Subsecretaría de Política para la Movilidad
Dirección de Inteligencia para la Movilidad**

BOGOTÁ D.C. – COLOMBIA

1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD.¹

La Ley 336 de 1996, Estatuto Nacional del Transporte, señala como prioridad esencial del Estado, la protección de los usuarios, al tiempo que le ordena exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.

El Acuerdo 257 de 2006 del Concejo de Bogotá en el artículo 108 señaló que la Secretaría Distrital de Movilidad "... es un organismo del sector central con autonomía administrativa y financiera que tiene por objeto orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal y de su expansión en el área rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión del Distrito Capital con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior".

Acorde con esta normativa, el Plan Maestro de Movilidad adoptado mediante el Decreto Distrital 319 de 2006, contiene la política, objetivos, estrategias, y proyectos de los diferentes subsistemas del sector, así como los mecanismos de evaluación, control y seguimiento del plan. Su artículo 8 define como objeto "concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con la movilidad del Distrito Capital, y establecer las normas generales que permitan alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente, institucionalmente coordinada, y financiera y económicamente sostenible para Bogotá y para la Región". Adicionalmente, enlista los siguientes objetivos específicos:

- (...) "a. *Contribuir al crecimiento inteligente considerando la interacción entre los usos del suelo y los modos de transporte de tal forma que se mejore la accesibilidad en concordancia con la descentralización de las grandes unidades de servicios y equipamientos.*
- b. *Priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público o el transporte no motorizado (peatonal o bicicleta).*
- c. *Articular en forma eficiente y competitiva los subsistemas viales, de transporte y de regulación y control del tráfico con tecnologías apropiadas.*
- d. *Garantizar la seguridad vial a los diferentes grupos poblacionales, especialmente a los más vulnerables.*
- e. *Garantizar niveles de coordinación institucional entre las entidades responsables de la planeación, operación y control que respondan a los objetivos de un sistema regional de movilidad competitivo y articulado.*
- f. *Conformar un modelo de gestión que propicie la participación de los diferentes actores institucionales y de la sociedad (...).*

La política del Plan Maestro de Movilidad y su alcance es:

¹Numeral 1 del artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015 "Estudios y Documentos previos (...) La descripción de la necesidad que la entidad estatal pretende satisfacer con la contratación."

1. Movilidad sostenible: La movilidad es un derecho de las personas que debe contribuir a mejorar su calidad de vida.
2. Movilidad competitiva: La movilidad debe regirse por la efectividad en el uso de sus componentes para garantizar la circulación de las personas y de los bienes bajo criterios de logística integral.
3. La prioridad del peatón: El peatón debe tener el primer nivel de prevalencia dentro del sistema de movilidad.
4. Transporte público eje estructurador: El transporte público y todos sus componentes constituyen el eje estructurador del sistema
5. Racionalización del vehículo particular: El uso del vehículo particular debe racionalizarse teniendo en cuenta la ocupación vehicular y la demanda de viajes...”

De igual forma, conforme a la normatividad vigente y a las directrices establecidas por el Departamento Administrativo de la Función Pública y el Departamento Administrativo del Servicio Civil Distrital, la Secretaría Distrital de Movilidad realizó el "Estudio Técnico Rediseño Institucional Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá 2018" en el que se realizó un análisis y reordenamiento de la misionalidad, atendiendo especificidades técnicas y administrativas, teniendo en cuenta que la Entidad tiene por objeto orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal y de su expansión en el área rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión del Distrito Capital con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior, es importante desarrollar los análisis estadísticos, sociales, ambientales, técnicos, económicos y financieros relacionados con la movilidad en Bogotá D.C., proponiendo alternativas de mejora, así como el desarrollo de estudios y gestión de modelos para la toma de decisiones, lo cual implicó la creación de la Dirección de Inteligencia para la Movilidad, mediante Decreto 672 de 2018.

Así mismo, la Secretaría Distrital de Movilidad debe dar cumplimiento al Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá, Distrito Capital, Decreto 397 de 2010, el cual señala como parte de los objetivos específicos:

“Reducir la accidentalidad vial en el Distrito Capital, focalizando las acciones hacia la disminución de la mortalidad y morbilidad, especialmente de los usuarios vulnerables, así como promover la movilidad segura como prioridad en el sistema de movilidad”.

Esta visión y objetivos de la Secretaría Distrital de Movilidad y en particular de la Dirección de Inteligencia para la Movilidad, responde en parte al hecho de que históricamente la planeación urbana y del transporte no ha reconocido las necesidades diferenciadas de la población y de que es necesario que la movilidad sea cada vez más inclusiva.

En este sentido, se debe reconocer que la planeación de la movilidad ha respondido a las necesidades de los hombres, siendo los principales protagonistas en la estructuración de las ciudades, contribuyendo en la reproducción de desigualdades basadas en género. En el contexto

de Bogotá, los estudios tradicionales de transporte no han indagado por los patrones de movilidad más allá de una aproximación binaria de sexo así como tampoco se ha logrado caracterizar la movilidad de personas con discapacidad o se ha buscado conocer los factores por los cuales se ve condicionada, de manera diferencial, la movilidad de hombres y mujeres.

Desde 2005 hasta la fecha se han desarrollado cuatro encuestas de movilidad en la ciudad, las cuales han constituido un instrumento de planeación de transporte que recoge información socioeconómica de los hogares y características relacionadas con el costo, motivo, modo de transporte y tiempo de viaje de las personas que declaran viajar en un día típico en la ciudad. A partir de este instrumento se construyen modelos de transporte que permiten representar la ciudad región y los patrones de viaje de sus habitantes ante cambios en la oferta de los modos motorizados. Asimismo se construyen indicadores de seguimiento a planes y políticas públicas y se plantean metas para vigencias de las administraciones.

En ninguna de sus versiones, la Encuesta de Movilidad de Bogotá, ha incluido algún enfoque diferencial o de género. Tampoco se ha buscado indagar acerca de los factores que influyen en los patrones de movilidad o no movilidad de hombres y mujeres dentro de un marco que abarque las dinámicas de los hogares o aspectos físicos, geográficos, económicos, temporales o de seguridad personal.

De acuerdo con los antecedentes presentados en relación con la forma de caracterizar los patrones de movilidad en Bogotá, desde la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá (SDM), se busca desarrollar este convenio para fortalecer y transformar el proceso de caracterización de la movilidad, buscando adquirir una comprensión más amplia de la interacción de las personas y el sistema de movilidad en función del acceso y el disfrute de la ciudad. Lo anterior a partir de la inclusión del enfoque de género y diferencial desde la recolección de información primaria, hasta el análisis de la misma.

La CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO, es una persona jurídica de derecho internacional público creada mediante el Tratado Internacional titulado “Convenio Constitutivo de la Corporación Andina de Fomento”, suscrito en la ciudad de Bogotá, Colombia, el 7 de febrero de 1968, ratificado por la República de Colombia mediante la Ley 103 del 31 de diciembre de 1968.

La Corporación tiene por objeto promover el desarrollo sostenible y la integración regional, mediante la prestación de servicios financieros múltiples a clientes de los sectores público y privado de sus países accionistas.

Cuenta con gran experiencia en temas de movilidad derivada del trabajo realizado mediante Observatorio de Movilidad Urbana el cual “apoya proyectos sobre movilidad por medio de diferentes mecanismos, los cuales incluyen la generación de conocimiento y el análisis sectorial que sirva de apoyo y asesoría a los distintos gobiernos nacionales y subnacionales en materia de políticas públicas y en la difusión de buenas prácticas en las ciudades latinoamericanas”.

El desarrollo de este convenio, implica entender de manera diferente la movilidad en la ciudad, lo que necesariamente transforma los procesos de caracterización. En este sentido, se parte de comprender la movilidad no sólo como una práctica y un hecho social, sino como una acción humana que garantiza el derecho a la ciudad de las personas, el acceso a las oportunidades,

capacidades y servicios esenciales de cuidado, salud, educación y ocio que fundamentan la verdadera inclusión en la vida urbana. Asimismo, se reconoce que la movilidad no es una categoría aislada al "género"; son especialidades que permiten ver las desigualdades sociales, que históricamente han sido invisibles en las mediciones realizadas para la obtención de los datos de la movilidad urbana.

De esta manera, la movilidad y la inmovilidad de las personas no es el resultado de algo aleatorio y espontáneo, sino que son conceptos que implican relaciones sociales que exponen las inequidades entre hombres y mujeres; no es que la movilidad por sí misma acarree diferentes necesidades y formas, sino que se ve afectada por las relaciones de poder, lo cual implica entender que las diferencias por género no deben ser dadas por hecho, sino se trata de averiguar cómo se constituyen en la movilidad y reflejan aspectos sociales como la conciliación de la vida familiar, laboral, producción y reproducción. Al cruzarse *movilidad* y *género*, se revela que ésta se constituye en un elemento que contribuye a reproducir las desigualdades.

Para dar claridad, el género se entiende como la construcción social basada en las diferencias sexuales, que define representaciones de lo femenino y lo masculino y se instituye sobre la distribución desigual de los recursos, el poder y la subordinación. En este sentido, el enfoque de género, "busca visibilizar las desigualdades entre hombres y mujeres, lo cual posibilita interpretar las diferencias y la discriminación brindando elementos de análisis sobre las formas de distribución de poder" (Secretaría Distrital de Planeación - SDP, 2017).

Igualmente, el enfoque diferencial "permite comprender y visibilizar las dinámicas de discriminación y exclusión social en la ciudad, de tal forma que desde ahí se establezcan acciones para la transformación desde la equidad y el desarrollo humano" (SDP, 2017). Este enfoque reconoce que las particularidades y necesidades específicas de las personas o comunidades que requieren respuestas diferenciales, buscando propiciar que personas históricamente discriminadas, en condiciones de igualdad puedan acceder, usar y disfrutar de los bienes y servicios de la sociedad. La Secretaría de Planeación de Bogotá ha definido cuatro categorías de análisis de enfoque diferencial: (1) etario, (2) orientaciones sexuales e identidades de género, (3) grupos étnicos y (4) situación o condición (SDP, 2017).

El sistema de movilidad, entendido como la combinación de interrelación de los modos y la infraestructura de transporte, debería permitir y facilitar a los individuos, independientemente de sus características, el acceso y disfrute de servicios y oportunidades en la ciudad. De esta forma, el transporte se puede convertir en una causa de inclusión o exclusión social al ser un medio que facilita o limita la participación en la vida económica, política o social de una comunidad. Esta exclusión se puede dar por factores físicos, geográficos, económicos, sociales, culturales, entre otros así como por los asociados al género o a la identidad sexual.

Así, con la finalidad de que el sistema de movilidad sea incluyente, debe reconocer y responder desde el diseño y planeación a las características y necesidades de los diferentes grupos poblacionales en la ciudad. Por lo cual, el presente convenio de cooperación técnica busca caracterizar, con perspectiva de género e interseccional, los patrones de movilidad, con el propósito de establecer de qué manera el sistema de movilidad de Bogotá puede generar inclusión o exclusión de ciertas poblaciones.

Por otro lado, y en línea con este convenio, en el actual Plan de Desarrollo Un Nuevo Contrato Social y Ambiental Para El Siglo XXI, se articula el sistema de cuidado con la movilidad dentro del propósito IV, buscando integrar los equipamientos sociales con el sistema de movilidad y transporte, apostándole a reducir los tiempos de desplazamiento y los costos de transporte, garantizando así, el acceso a servicios de educación, salud, comedores, jardines, hogares de personas mayores, servicios administrativos, entre otros. El objetivo de este sistema es minimizar las brechas existentes en la población vulnerable frente a la pobreza, a partir de retos relacionados con la mejora del transporte público, espacio público, a través de líneas de comunicación eficiente que permiten acceder de forma más rápida a las zonas residenciales y de centralidad en donde es preciso localizar equipamientos/servicios.

En este sentido, resulta necesario evaluar bajo una perspectiva de género e interseccional, con nuevos instrumentos cuantitativos y cualitativos los desplazamientos que realizan y dejan de realizar los habitantes de Bogotá para caracterizar la multiplicidad de patrones de movilidad, y con este diagnóstico proponer estrategias e intervenciones. De acuerdo con la Guía Metodológica para la Planificación y el Diseño del Sistema de Movilidad y Transporte, “incluir una perspectiva de género interseccional en las políticas de movilidad, implica cambiar de paradigma y dejar de analizar la movilidad como una decisión individual y los desplazamientos como unidireccionales, para estudiar las prácticas y patrones de movilidad complejos en relación con las actividades cotidianas; en la esfera productiva, reproductiva, comunitaria y propia, que reflejen los componentes sociales y culturales” (Ortiz et al., 2021).

El desarrollo de este convenio pretende de manera concreta:

- La construcción de estrategias de intervención que respondan a las necesidades diferenciales de la población en la ciudad.
- Construir una línea base de indicadores con enfoque de género y diferencial a través de los cuales se obtenga la medición de planes y proyectos desarrollados en la entidad.
- La estructuración de algunos interrogantes relacionados con este proyecto en las futuras encuestas de movilidad de Bogotá- Región.
- La contribución en la construcción de indicadores de movilidad para Bogotá para el Observatorio de Movilidad Urbana de la CAF.
- La aplicación de criterios transversales de análisis que propone la Guía Metodológica para la Planificación y el Diseño del Sistema de Movilidad y Transporte de la CAF
- El establecimiento de un precedente en el país en la realización de estudios de movilidad a nivel ciudad que incluya de manera amplia el enfoque de género y diferencial.

1.1. PROPÓSITO DEL PLAN DE DESARROLLO QUE SE PRETENDE CUMPLIR CON LA CONTRATACIÓN

Contribuir con el mejoramiento de la movilidad de Bogotá D.C. a través del logro de los insumos de información necesarios para la formulación e implementación de políticas, planes, programas y proyectos relacionados con los patrones de movilidad diferenciados; obedeciendo a los objetivos y metas del plan de desarrollo 2020-2024 “*Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para La Bogotá Del Siglo XXI*”.

Tabla No. 1 Matriz de metas de resultado y producto

Metas resultado Secretaría Distrital de Movilidad	Metas producto Secretaría Distrital de Movilidad
Reducir el gasto en transporte público de los hogares de mayor vulnerabilidad económica, con enfoque poblacional, diferencial y de género para que represente el 15% de sus ingresos.	Desarrollar el 100% de los estudios técnicos, estadísticos, sociales y financieros, que permitan modelar, monitorear y evaluar diferentes alternativas de solución a las necesidades de movilidad.
Fuente: Plan Distrital de Desarrollo "Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI 2020-2024"	

Las metas de la SDM apuntan al primer propósito del Plan de Desarrollo 2020-2024, denominado "Hacer un nuevo contrato social con igualdad de oportunidades para la inclusión social, productiva y política", según el artículo 12 del Acuerdo 123 de 2020.

1.2. VERIFICACIÓN DE QUE LA NECESIDAD SE ENCUENTRA PREVISTA EN EL PLAN ANUAL DE ADQUISICIONES.

La necesidad planteada se encuentra prevista en el plan de compras en el marco del proyecto de inversión No. 7596 "Desarrollo de Lineamientos estratégicos e insumos con enfoques diferenciales para mejorar la movilidad en Bogotá", identificada con el código o línea SPM-274.

SUBSECRETARÍA	LÍNEA PAA	CÓDIGO RUBRO PRESUPUESTAL Y/O PROYECTO	FUENTE DE RECURSOS	CONCEPTO DEL GASTO	CÓDIGO PUNTO DE INVERSIÓN	MODALIDAD DE SELECCIÓN
SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD	SPM-274	O2301160101000000 7596	PROCESO SIN PPTO	PROCESO SIN PPTO	12-PROCESO SIN PPTO	12.4-CONTRATACIÓN DIRECTA-CO NVENIOS O CONTRATOS INTERADMINISTRATIVOS

(Acuda al Plan Anual de Adquisiciones publicado por la Entidad. Art. 2.2.1.1.4.1 del Decreto 1082 de 2015 en el portal de contratación SECOP).

2. OBJETO DEL CONVENIO CON SUS ESPECIFICACIONES².

2.1. OBJETO DEL CONVENIO

Desarrollar una caracterización, con perspectiva de género e interseccional, de los patrones de movilidad en Bogotá, así como formular estrategias y recomendaciones de intervención en la planeación de la movilidad.

2.2. LUGAR DE EJECUCIÓN:

Las actividades propias del convenio se ejecutarán en la ciudad de Bogotá.

2.3. ALCANCE DEL OBJETO DEL CONVENIO DE COOPERACIÓN

- Analizar la información recolectada de la EMG 2021 y revisar los instrumentos cualitativos para profundizar en los hallazgos de la encuesta.
- Realizar el levantamiento de información cualitativa.
- Analizar la información cualitativa recolectada y realizar la triangulación de información a través de métodos mixtos.
- Generar estrategias de intervención que respondan a las necesidades de movilidad identificadas y formular recomendaciones de intervenciones concretas en la planeación de la movilidad.
- Fortalecer el proceso de caracterización de la movilidad en la ciudad a través de la inclusión de la perspectiva de género, y de esa manera contar con propuestas de intervención para cumplir los compromisos de política de reducción de la desigualdad de género

2.4. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL CONVENIO

Las especificaciones técnicas se encuentran descritas en el Anexo A del Convenio de Cooperación, el cuál hará parte integral del mismo. Este Anexo especifica los objetivos, resultados y actividades del convenio, los cuáles se presentan a continuación:

Objetivo General:

Desarrollar una caracterización, con perspectiva de género e interseccional, de los patrones de movilidad en Bogotá, así como formular estrategias y recomendaciones de intervención en la planeación de la movilidad.

Objetivos Específicos:

Generar estrategias de intervención que respondan a las necesidades de movilidad, con base en el análisis cualitativo y cuantitativo de la información de la Encuesta de Movilidad y Género (EMG) 2021 en la ciudad de Bogotá D.C.

² Numeral 2 del artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015 "Estudios y Documentos previos (...) 2. El objeto a contratar, con sus especificaciones y la identificación del contrato a celebrar."

Resultados Esperados:

Que la Secretaría de Movilidad de Bogotá fortalezca el proceso de caracterización de la movilidad en la ciudad a través de la inclusión de la perspectiva de género, y que cuente con propuestas de intervención que le permita cumplir sus compromisos de política de reducción de la desigualdad de género.

Componentes y actividades:

Componente 1: ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN Y PROPUESTA DE PROFUNDIZACIÓN CUALITATIVA	
Descripción :	Estructurar la batería de indicadores cuantitativos y analizar los patrones de movilidad de Bogotá con enfoque de género y diferencial, de acuerdo con la información primaria recopilada por la Secretaría Distrital de Movilidad.
Actividades del Componente	<p><i>(Qué se quiere hacer para desarrollar el componente)</i></p> <p>1.1 Definir los indicadores cuantitativos con perspectiva de género a partir del instrumento cuantitativo.</p> <p>1.2 Realizar un análisis descriptivo de la encuesta.</p> <p>1.3 Realizar un análisis multivariado para caracterizar los diferentes patrones de movilidad de Bogotá.</p> <p>1.4 Calcular los indicadores cuantitativos.</p> <p>1.5 Redacción de documento de análisis de los resultados del estudio.</p>
Resultados Esperados	Documentos de indicadores cuantitativos con perspectiva de género. Documento de análisis cuantitativo de los resultados del estudio.
Componente 2: TOMA DE INFORMACIÓN EJERCICIO CUALITATIVO	
Descripción :	Realizar los cambios a los instrumentos de información cualitativos de acuerdo con el análisis de la información cuantitativa y realizar el levantamiento de información cualitativa como diagnóstico inicial de la aplicación transversal de la perspectiva de género en el sistema de movilidad y transporte de Bogotá.
Actividades	<p>2.1 Realizar los cambios a los instrumentos de información cualitativos de acuerdo con el análisis de la información cuantitativa.</p> <p>2.2 Realizar el diseño de selección para aplicar los instrumentos cualitativos.</p> <p>2.3 Realizar la propuesta de trabajo de campo para la recolección de información.</p> <p>2.4 Hacer la prueba piloto de los instrumentos.</p> <p>2.5 Redactar el informe de la prueba piloto.</p> <p>2.6 Realizar las nuevas versiones de los instrumentos recogiendo los resultados de la prueba piloto.</p> <p>2.7 Toma de información.</p> <p>2.8 Realización del informe del trabajo de campo.</p> <p>2.9 Organización de grabaciones.</p> <p>2.10 Realización de transcripciones.</p>

Resultados Esperados	2.1 Propuesta del diseño de selección para aplicar los instrumentos cualitativos. 2.2 Propuesta de trabajo de campo para la recolección de información. 2.3 Informe de la prueba piloto. 2.4 Nuevas versiones del instrumento recogiendo los resultados de la prueba piloto. 2.5 Soporte de la toma de información.
Componente 3: TRIANGULACIÓN DE INFORMACIÓN	
Descripción :	Analizar los patrones de movilidad de Bogotá de acuerdo con la información primaria recopilada y los indicadores cualitativos de movilidad con perspectiva de género propuestos, y realizar la triangulación de información a través de métodos mixtos.
Actividades	<i>(Qué se quiere hacer para desarrollar el componente)</i> 3.1 Codificación de las grabaciones y transcripciones de la toma de información. 3.2 Análisis de los patrones de movilidad de acuerdo al marco conceptual propuesto. 3.3 Redacción del documento de análisis cualitativo. 3.4 Triangulación de información de la información cuantitativa y cualitativa. 3.5 Redacción del documento de triangulación de información.
Resultados Esperados	Documento de análisis cualitativo. Documento de triangulación de información.
Componente 4: INFORME FINAL Y PROPUESTA DE RECOMENDACIONES Y ESTRATEGIAS	
Descripción :	Generar estrategias de intervención que respondan a las necesidades de movilidad identificadas y que busquen mejorar el acceso a la ciudad a través del sistema de movilidad para toda la ciudadanía.
Actividades	4.1 Realización de mesa técnica para exponer los principales resultados del estudio, en el que saldrán propuestas de intervención que respondan a las necesidades de movilidad identificadas. 4.2 Resumir las principales propuestas de intervención a la movilidad de Bogotá. 4.3 Redacción de documento de recomendaciones de intervención de movilidad.
Resultados Esperados	Publicación de resultados del proyecto y recomendaciones de intervención de movilidad.

3. CLASIFICACIÓN EN EL SISTEMA UNSPSC

No aplica.

4. MODALIDAD DE SELECCIÓN DEL CONTRATISTA Y SU JUSTIFICACIÓN, INCLUYENDO LOS FUNDAMENTOS JURÍDICOS.

Teniendo en cuenta que la CAF es una entidad internacional de derecho público que se rige por sus propios Estatutos y Miembros que la incorporan, se requiere la suscripción de un Convenio bajo la modalidad de convenio de cooperación técnica, considerando que:

“Ley 1150 de 2007, Artículo 20. “De la contratación con organismos internacionales. Los contratos o convenios financiados en su totalidad o en sumas iguales o superiores al cincuenta por ciento

(50%) con fondos de los organismos de cooperación, asistencia o ayudas internacionales, podrán someterse a los reglamentos de tales entidades. En caso contrario, se someterán a los procedimientos establecidos en la Ley 80 de 1993. Los recursos de contrapartida vinculados a estas operaciones podrán tener el mismo tratamiento.

Los contratos o convenios celebrados con personas extranjeras de derecho público u organismos de derecho internacional cuyo objeto sea el desarrollo de programas de promoción, prevención y atención en salud; contratos y convenios necesarios para la operación de la OIT; contratos y convenios que se ejecuten en desarrollo del sistema integrado de monitoreo de cultivos ilícitos; contratos y convenios para la operación del programa mundial de alimentos; contratos y convenios para el desarrollo de programas de apoyo educativo a población desplazada y vulnerable adelantados por la Unesco y la OIM; los contratos o convenios financiados con fondos de los organismos multilaterales de crédito y entes gubernamentales extranjeros, podrán someterse a los reglamentos de tales entidades.

Las entidades estatales no podrán celebrar contratos o convenios para la administración o gerencia de sus recursos propios o de aquellos que les asignen los presupuestos públicos, con organismos de cooperación, asistencia o ayuda internacional.

Parágrafo 1°. Los contratos o acuerdos celebrados con personas extranjeras de derecho público, podrán someterse a las reglas de tales organismos.

Parágrafo 2°. Las entidades estatales tendrán la obligación de reportar la información a los organismos de control y al Secop relativa a la ejecución de los contratos a los que se refiere el presente artículo.

Parágrafo 3°. En todo Proyecto de cooperación que involucre recursos estatales se deberán cuantificar en moneda nacional, los aportes en especie de la entidad, organización o persona cooperante, así como los del ente nacional colombiano. Las contralorías ejercerán el control fiscal sobre los proyectos y contratos celebrados con organismos multilaterales.”

Por su parte el Decreto 1082 de 2015, establece que:

“Artículo 2.2.1.2.4.4.1. “Régimen aplicable a los contratos o convenios de cooperación internacional. Los contratos o convenios financiados en su totalidad o en sumas iguales o superiores al cincuenta por ciento (50%) con fondos de los organismos de cooperación, asistencia o ayudas internacionales, pueden someterse a los reglamentos de tales entidades incluidos los recursos de aporte de fuente nacional o sus equivalentes vinculados a estas operaciones en los acuerdos celebrados, o sus reglamentos, según el caso. En caso contrario, los contratos o convenios que se celebren en su totalidad o en sumas iguales o superiores al cincuenta por ciento (50%) con recursos de origen nacional se someterán al presente título.

Si el aporte de fuente nacional o internacional de un contrato o convenio de cooperación internacional es modificado o los aportes no se ejecutan en los términos pactados, las Entidades Estatales deben modificar los contratos o convenios para efectos de que estos estén sujetos a las normas del sistema de compras y contratación pública, si el aporte de recursos públicos es superior al cincuenta por ciento (50%) del total o de las normas internas de la entidad de cooperación si el aporte es inferior.

Cuando la variación de la participación de los aportes de las partes es consecuencia de las fluctuaciones de la tasa de cambio de la moneda pactada en el convenio o contrato de cooperación internacional, éste seguirá sometido a las reglas establecidas en el momento de su suscripción.

Los recursos generados en desarrollo de los contratos o convenios financiados con fondos de los organismos de cooperación, asistencia o ayudas internacionales no deben ser tenidos en cuenta para determinar los porcentajes de los aportes de las partes.

Los contratos o convenios financiados con fondos de los organismos multilaterales de crédito, entes gubernamentales extranjeros o personas extranjeras de derecho público, así como aquellos a los que se refiere el inciso 2 del artículo 20 de la Ley 1150 de 2007, se ejecutarán de conformidad con lo establecido en los tratados internacionales marco y complementarios, y en los convenios celebrados, o sus reglamentos, según sea el caso, incluidos los recursos de aporte de fuente nacional o sus equivalentes vinculados a tales operaciones en dichos documentos, sin que a ellos le sea aplicable el porcentaje señalado en el inciso primero del artículo 20 de la Ley 1150 de 2007.

Los contratos con personas extranjeras de derecho público se deben celebrar y ejecutar según se acuerdo entre las partes”.

5. VALOR ESTIMADO DEL CONVENIO Y JUSTIFICACIÓN DEL MISMO, FORMA DE PAGO

El valor estimado del Convenio corresponde a la suma de USD \$122.557, de los cuales CAF aportará como cooperación técnica para el Proyecto hasta la cantidad de cien mil dólares de los Estados Unidos de América (USD \$100.000,00), que deberán ser utilizados de acuerdo a lo establecido en el Anexo A que hará parte integral del Convenio de cooperación Técnica. Los recursos que aportará CAF no podrán ser utilizados para otra finalidad.

Por su parte la SDM aportará USD \$22.557 representados en el componente humano necesario correspondiente a la capacidad técnica y administrativa a través de profesionales de la Dirección de Inteligencia para la Movilidad, según el perfil del proyecto, correspondiente al tiempo de dedicación.

La contrapartida de la SDM, corresponde a la dedicación parcial de 2 profesionales y un coordinador que se encargará de apoyar la supervisión del convenio a cargo de la Directora de Inteligencia para la Movilidad o quien encargue el Subsecretario de Política para la Movilidad, por parte de la SDM.

A continuación se presenta de manera desglosada este rubro:

Profesional	Honorarios mensuales ³	Porcentaje del tiempo dedicado al proyecto	Honorario dedicado mensual	Siete meses del proyecto
Coordinador	\$7.985.170	30,00%	\$2.395.551	\$16.768.857
Profesional 1	\$7.886.653	50,00%	\$3.943.327	\$27.603.286
Profesional 2	\$7.188.878	100,00%	\$7.188.878	\$50.322.146
Total (COP)				\$94.694.2890
Total (USD)*				\$22.557

*TRM del día **Miércoles 22 de junio de 2022: 4.026,92** pesos colombianos por dólar estadounidense.

5.1. FORMA DE REALIZAR LOS APORTES

CAF, realizará el aporte de la presente Cooperación Técnica a través de cuatro (4) desembolsos a los consultores contratados para realizar el objeto de la Cooperación Técnica.

El importe total del trabajo de consultoría ascenderá hasta los USD 100.000 (cien mil dólares de los Estados Unidos de América) y será abonado de acuerdo con los siguientes porcentajes:

- 20% posterior a la firma del contrato de consultoría contra la recepción a satisfacción por parte de CAF del informe 1.
- 40% contra entrega y presentación del segundo Informe del consultor a satisfacción de CAF.
- 25% contra entrega y presentación del tercer Informe del consultor a satisfacción de CAF.
- 15% contra entrega y presentación del último Informe del consultor a satisfacción de CAF.

El presupuesto incluye el desarrollo de la totalidad de las actividades propuestas en los términos de referencia que harán parte integral del convenio de cooperación .

Adicionalmente, se especifica que para los desembolsos efectuados por la CAF, la SDM, deberá presentar la documentación e informes requeridos por CAF, con el visto bueno del Supervisor del Convenio.

SDM, realizará el aporte en especie a la cooperación técnica, durante el plazo de ejecución del convenio.

5.2. PLAZO DE EJECUCIÓN Y DE VIGENCIA

³ De acuerdo con la Tabla de honorarios para los contratos de prestación de servicios para el año 2022, definida en la Resolución Número 110158 de 2021.

El plazo de ejecución del convenio será de doce (12) meses, a menos que con anterioridad al vencimiento sea renovado de mutuo acuerdo, expresado por escrito por las partes. El inicio del convenio será a partir de su suscripción

5.3. LUGAR DE EJECUCIÓN

Las actividades propias del convenio se ejecutarán en la ciudad de Bogotá.

5.4. TIPO DE CONVENIO A CELEBRAR

Se suscribirá un Convenio de cooperación Internacional.

5.5. SUPERVISIÓN

La SDM ejercerá la supervisión a través de la Directora de Inteligencia para la Movilidad o quien designe el ordenador del gasto.

5.6. COMPROMISOS DE LAS PARTES

5.6.1. COMPROMISOS DE LA SECRETARÍA

- Designar a un responsable debidamente autorizado frente a CAF en las diversas actuaciones relativas al convenio de cooperación técnica y a su ejecución.
- Aportar en especie, colaboradores para que participen y apoyen la supervisión de las actividades ejecutadas en los términos de referencia que hacen parte integral del presente documento de los consultores seleccionados por CAF dentro del marco de ejecución del proyecto.
- Presentar la documentación e informes requeridos por CAF, acompañados del visto bueno del supervisor del convenio.
- Remitir a CAF copia de los Informes de Consultoría, y un Informe Final, cuyo contenido deberá ajustarse estrictamente a lo definido en el convenio de cooperación.
- Facilitar regularmente a CAF toda la información que requiera, para la adecuada supervisión administrativa y técnica de la presente cooperación técnica y a mencionar la participación de CAF en todo documento de carácter público referido al Proyecto y a sus resultados.

- Difundir que el Proyecto se ejecutará con recursos de CAF y, para ello, deberá colocar el logotipo en todos los anuncios publicitarios, vallas, pancartas, anuncios, invitaciones, presentaciones de ofertas, informes y/o publicaciones de convocatoria a licitaciones públicas de obras o contratación de servicios relacionados con el desarrollo del Proyecto, de acuerdo a las instrucciones que establezca CAF al respecto.
- Mantener bajo reserva toda la información que sea de propiedad de CAF y que no sea de dominio público, (en adelante, la “Información Confidencial”). En este sentido, evitará revelar la Información Confidencial a terceras personas y deberá protegerla, custodiándola por lo menos con la misma diligencia y cuidado que usa para proteger su propia información secreta.

5.6.2. COMPROMISOS ESPECÍFICOS DE LA CAF

- Realizar el aporte en dinero a la presente Cooperación Técnica.
- Realizar la contratación de los consultores para la ejecución del objeto del convenio, de conformidad con lo señalado en los términos de referencia.
- Realizar el aporte a través de los desembolsos directos a los Consultores que resulten seleccionados por SDM de conformidad con su normativa interna, sujeto a lo establecido en el Convenio de cooperación.
- Mantener bajo reserva toda la información que sea de propiedad de SDM y que no sea de dominio público, (en adelante, la “Información Confidencial”). En este sentido, evitará revelar la Información Confidencial a terceras personas y deberá protegerla, custodiando por lo menos con la misma diligencia y cuidado que usa para proteger su propia información secreta.

Aprobado por



ALIMAR BENÍTEZ MOLINA
Directora de Inteligencia para la Movilidad
Gerente de Proyecto

Estructurado por:

Daniela Ferro - Dirección de Inteligencia para la Movilidad *Daniela Ferro*
Dacey Elena Beleño Caamaño - Dirección de Contratación

Revisó: Carolina Ramos – Subsecretaría de Política de Movilidad (SPM) *CR*