PROCESO: CONVENIO INTERADMINISTRATIVO No.	SMM-CI-003-2021
OBJETO:	AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS Y FINANCIEROS ENTRE EL ÁREA METROPOLITANA DE CÚCUTA Y LA ALCALDIA DE SAN JOSE DE CÚCUTA - SECRETARIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE PARA LA ADECUACIÓN DE CRUCES VIALES COMO OBRAS COMPLEMENTARIAS DE SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE SAN JOSÉ DE CÚCUTA.
FECHA:	JUNIO DEL 2021

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

I. Introducción 1

II. Análisis del Mercado 2

III. Análisis de la Oferta y Demanda 16

IV. Entorno Internacional 21

VI. Aspecto Técnico 22

VII. Aspecto Comercial y Análisis de precios 22

VIII. Análisis de Riesgo 24

IX. Conclusiones 26

I. Introducción

De acuerdo a lo contemplado por el Artículo 2.2.1.2.1.4.8 del Decreto 1082 de 2015 y en la *Guía para la Elaboración de Estudios del Sector G-EES-02*, publicada en el portal único de contratación www.contratos.gov.co el pasado 30 de Diciembre de 2.013 modificado el 27 de Febrero de 2.014 y acorde a las recomendaciones y lineamientos de Colombia Compra Eficiente, para los **procesos de contratación directa**, incluye Convenios interadministrativos, se requiere bien sea en los estudios previos o en la información soporte de los mismos, se realice un estudio del sector que en el caso concreto, debe *"revisar las condiciones particulares de otros Procesos de Contratación similares, acopiar información suficiente de precios, calidad, condiciones y plazos de entrega con otros clientes del proveedor públicos o privados, solicitar información a los proveedores, verificar la idoneidad de los mismos y plasmar tal información en los Documentos del Proceso, siempre con el propósito de que la decisión de negocio sea adecuada y garantice la satisfacción de la necesidad de la Entidad Estatal, cumpliendo los objetivos de eficiencia, eficacia y economía, y buscando promover la competencia"*

Con base en lo anterior la Secretaria de Tránsito y Transporte realiza el siguiente análisis del sector teniendo como base el objeto del convenio y las condiciones de idoneidad y experiencia que conllevan a contratar a una persona natural o jurídica que está en condiciones de desarrollar el objeto del proceso de contratación.

Conforme a lo precedente para adelantar el respectivo Estudio, se tomó como referente consultas en las siguientes páginas web:

- Portal Colombia compra eficiente SECOP (www.contratos.gov.co)
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE (www.dane.gov.co)
- SIREM de la Superintendencia de Sociedades (www.supersociedades.gov.co)
- RUES:Registro Unico Empresarial y Social http://www.rues.org.co/RUES_Web/Consultas
- Camara de comercio de Bogotá http://linea.ccb.org.co/descripcionciiu/
- Camara de comercio de Cúcuta http://www.cccucuta.org.co/

II. Análisis del Mercado[1]: *"Solicitar información a los proveedores (información sucinta del sector), verificar la idoneidad de los mismos y plasmar tal información en los Documentos del Proceso".*

CIFRAS DEL SECTOR

En el año 2020 los siniestros viales en Colombia nos han dejado 5.458 personas fallecidas y 14.455 lesionadas.
Esto representa una disminución del 17.71% en el total de muertos y una disminución del 58.08% en el total de lesionados, en comparación con el año anterior. Estas cifras, en relación con el total de la población de Colombia, sitúan

1 Guía para elaboración de estudios del sector. Pág. 13 :
https://www.colombiacompra.gov.co/sites/cce_public/files/cce_documents/cce_guia_elaboracion_estudios.pdf

la tasa nacional de fallecidos por cada 100 mil habitantes hasta el mes de dic en 10.84 y la de lesionados en 69.81[2], siendo los usuario moto las víctimas más afectadas, representando un 53.3% del total de fallecidos y un 59.8% del total de lesionados.

Se destacan por su elevada cifra de fallecidos los departamentos de Valle Del Cauca, Antioquia y Bogotá DC que representan el 13.7%, 12.2% y 7.3% del total de fallecidos respectivamente. En comparación con el 2019 los departamentos que tuvieron un mayor aumento en la cifra de fallecidos fueron Vichada, Bolivar y Meta con 5, 3 y 1 fallecidos por encima de lo reportado para el periodo ene - dic 2019. En contraposición, los departamentos Antioquia, Valle Del Cauca y Cundinamarca fueron los departamentos que más fallecidos disminuyeron con 204, 155 y 141 víctimas menos respectivamente

De acuerdo con la información preliminar procesada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), en el periodo ene - dic de 2020 se registraron, un total de 5458 fallecidos reportados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF). Estas cifras reflejan una disminución del 17.71% (-1175 víctimas) en el total de fallecidos en comparación con el periodo ene - dic del año 2019.

Cifras de los fallecidos en Colombia según condición agrupada de la víctima.

Condicion Víctima	2018	% 2018	2019	% 2019	2020	% 2020	Cambio Casos*	Cambio %**
Usuario moto	3126	48.3	3455	52.1	2908	53.3	-547	-15.83
Peatón	1539	23.8	1660	25	1128	20.7	-532	-32.05
Usuario de v.individual	559	8.6	554	8.4	390	7.1	-164	-29.6
Usuario t.carga	184	2.8	188	2.8	138	2.5	-50	-26.6
Usuario t.pasajeros	98	1.5	101	1.5	88	1.6	-13	-12.87
Usuario otros	18	0.3	36	0.5	30	0.5	-6	-16.67
Usuario bicicleta	388	6	414	6.2	433	7.9	19	4.59
Sin Info.	564	8.7	225	3.4	343	6.3	118	52.44
Total	**6.476**	**100%**	**6.633**	**99.9%**	**5.458**	**99.9%**	—	—

Un análisis realizado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial determinó que en 831 de los 1.122 municipios de Colombia se cumplieron las metas de reducción en la siniestralidad vial establecidas para el año pasado.

En total, el año pasado se salvaron 1.175 vidas en las vías del país, lo que representó una reducción del 18%, en comparación con 2019. En 2020 hubo 20.000 lesionados menos frente a 2019 cuando se reportaron 34.485 personas heridas por siniestros viales.

2 Tasa calculada usando el total poblacional proyectado para el año 2020 con base en el censo vigente de 2018. Los valores de estas tasas con base en el censo 2005 son fallecidos = 10.72 y lesionados = 68.46

El análisis del Observatorio también revela que las principales disminuciones en el número de víctimas fatales por siniestros viales se concentraron en 19 departamentos del país y Bogotá. De igual forma, 182 municipios que en 2019 registraron personas fallecidas por siniestros viales, no presentaron ninguna víctima fatal por esa causa en 2020.

El trabajo coordinado de las diferentes entidades del Estado como la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, con los entes territoriales, sumado a los distintos controles operativos integrales, pedagogía vial y acciones en vía de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, fueron claves para que disminuyeran las víctimas en siniestros viales el año pasado.

Otro dato para destacar es que 182 municipios, el 16% del total del territorio nacional y que habían registrado personas fallecidas por siniestros viales en 2019, no presentaron ninguna víctima fatal por esta causa el año anterior. Coyaima, en Tolima, es un ejemplo de esta situación, al pasar de 16 fallecimientos por siniestros viales en 2019 a cero víctimas fatales en 2020.

El análisis también da cuenta del comportamiento de la siniestralidad vial en las ciudades capitales del país. En 19 de ellas se presentaron disminuciones en el número de personas fallecidas en siniestros viales. La lista la encabeza Bogotá que, según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, salvó 118 vidas, al registrar 399 víctimas fatales en 2020 frente a los 517 decesos que se presentaron en 2019. A la capital del país le siguieron Medellín, con 48 vidas salvadas; Riohacha, con 16; Florencia, Neiva y Santa Marta con 14 vidas salvadas cada una, Pereira, con 12, y Pasto con nueve.

En cuanto a las personas lesionadas en siniestros viales, Colombia registró 20.000 casos menos en comparación con el 2019, siendo Bogotá, Medellín, Cali, Pereira, Barranquilla, Bucaramanga, Ibagué, Cartagena, Manizales y Armenia las ciudades que aportaron el 52% de esa reducción.

“Durante 2021, en articulación con los territorios, vamos a intensificar todas las acciones para continuar protegiendo las vidas de los colombianos en las vías. Además, seguimos insistiendo en la importancia de no exceder los límites de velocidad y respetar las señales de tránsito para evitar siniestros viales”, afirmó Luis Lota, director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que les pidió a las autoridades territoriales no bajar la guardia en el trabajo de prevención vial.

De acuerdo con el reporte preliminar del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, el año pasado en Colombia perdieron la vida 5.458 personas en siniestros viales, 1.175 menos en comparación con 2019, cuando se registraron 6.633 fallecidos. Los actores viales que registraron mayores reducciones en sus fatalidades fueron los motociclistas, con 547 vidas salvadas; los peatones, con 532, y los usuarios de vehículos, con 233.

Esta reducción en la siniestralidad vial del país en 2020 se da gracias a factores como al buen comportamiento de los diferentes actores viales por las carreteras del país, el Aislamiento Preventivo Obligatorio y, el trabajo de prevención que realiza la Agencia Nacional de Seguridad Vial en los territorios.

Acciones que reducen los siniestros viales

Dentro de estas acciones en las regiones se destacan los Puntos Seguros, una estrategia del Gobierno Nacional implementada en carreteras de 14 departamentos del país. En los puntos se les brinda a los conductores de todo tipo de vehículos asistencia técnico-mecánica básica gratuita y pedagogía en autocuidado para evitar contagio por Covid-19. A la fecha, más de 176.400 conductores de vehículos entre transporte de carga, servicio público, particulares y motocicletas se han beneficiado con los Puntos Seguros.

Otra estrategia de la Agencia Nacional de Seguridad Vial que ha contribuido al fortalecimiento de la seguridad vial en todo el territorio nacional es el programa 'Pequeñas Grandes Obras', que este año invertirá $9.034 millones en la ejecución de 80 obras en 20 municipios de 13 departamentos del país. Estas intervenciones de bajo costo y alto impacto se iniciarán en el primer trimestre del 2021.

También se destaca el programa 'La Seguridad Vial Se Toma Tu Región', que capacitó a 39.215 personas en todo el país en temas de seguridad vial durante en 2020, a través de talleres virtuales. Así mismo, por medio de las Mesas de Articulación Interinstitucional, la ANSV articula y conoce de primera mano la información de lo que sucede en los departamentos para prevenir, mitigar y atender de manera oportuna y efectiva las contingencias de movilidad y seguridad vial en las regiones con mayor siniestralidad.

El Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ONSV), presenta la siguiente infografía actualizada de la seguridad vial en Colombia:



¿Cuáles son los problemas de la seguridad vial en Colombia?[3]

Hablar de seguridad vial es pensar que cada día mueren 18 personas a causa de los accidentes en las carreteras y calles de Colombia. Incluso, estos accidentes son la segunda causa de muerte externa, solo después de los homicidios. Para 2019 según la Agencia Nacional de Seguridad Vial y su observatorio, murieron 6.826 personas por accidentes de tránsito; en un 54 por ciento los motociclistas; peatones en un 25, vehículo 13 por ciento y en el último renglón usuarios de la bicicleta con un 6 por ciento. La reducción del año pasado frente al 2018 fue solo de 24 casos y hubo poco más

3 https://caracol.com.co/programa/2020/08/07/hora_20/1596768567_603977.html

de 35 mil heridos. Solo para hacernos una idea, los primeros cuatro meses de la pandemia de la COVID-19 en el país cobraron casi el mismo número de vidas que los accidentes de tránsito en todo 2019.

Según las Naciones Unidas, en el mundo mueren 1.3 millones de personas por siniestros viales, solo en América la cifra llega a 155 mil; frente a Europa que es de 22 mil muertes al año. Si miramos la región, Colombia queda casi en la mitad; pues para las Naciones Unidas, tenemos un promedio de 18 muertes por 100 mil habitantes. Casi en la mitad que los países de la región, pues en Brasil la tasa es de 19; en Ecuador de 21; en Perú del 13.5 y en Argentina del 14. Si miramos las cifras en comparación con el 2019 en varios países de la región; Colombia se asemeja al panorama de Argentina, pues este país tuvo 6.627 muertes por siniestro viales; mientras que en otros países en un nivel más bajo está Perú con 3.245; Ecuador 2.180; Chile 1.617 y México con 4.125. Incluso, reducir las muertes a la mitad en el mundo por accidentes de tránsito es una de las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas.

Colombia registró una reducción del 24,5% en las muertes por siniestros viales entre enero y septiembre de 20204

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) informa que, en el 2020, se salvaron 1.165 vidas en las vías del país, en comparación con el mismo periodo de 2019. Esto equivale a una disminución del 24,5% en las víctimas fatales.

Según el reporte del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, ONSV, en los primeros nueve meses del año perdieron la vida 3.596 personas en siniestros viales, 1.165 menos en comparación con el mismo periodo de 2019, cuando se registraron 4.761 fallecidos.

“La nueva normalidad nos impone un reto enorme: fortalecer la prevención vial a nivel nacional. Aunque en lo corrido del año registramos 1.165 vidas salvadas, es importante que tanto el Gobierno Nacional como las autoridades regionales y locales y la ciudadanía, trabajemos articuladamente para garantizar una movilidad segura, entendiendo que la seguridad vial es responsabilidad de todos”, aseguró la ministra de Transporte, Ángela María Orozco.

Los actores viales que registraron mayores reducciones fueron los motociclistas, con 617 vidas salvadas; los peatones, con 426, los conductores de vehículos, con 131, y los ciclistas con 35. En contraste, los casos catalogados como “sin información” aumentaron en 54, pasando de 201 en 2019 a 255 este año.

Las ciudades que más vidas salvaron fueron Bogotá, con 105; Medellín, con 47, Cali y Santa Marta, con 19 cada una, y Pereira, con 18. Por departamentos, las mayores reducciones se presentaron en Antioquia, con 206 fallecimientos menos; Valle del Cauca, con 146, y Cundinamarca, con 107.

El análisis del Observatorio también evidenció una disminución considerable en el número de lesionados, que llega al 60,3%. Entre enero y septiembre de este año hubo 10.104 casos, 15.372 menos que en el mismo periodo de 2019,

4 https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/9066/colombia-registro-una-reduccion-del-245-en-las-muertes-por-siniestros-viales-entre-enero-y-septiembre-de-2020/

cuando se presentaron 25.476. Todos los actores viales presentaron reducciones: en motociclistas con hubo 8.303 casos menos, en peatones 3.460, en usuarios de vehículo 2.576 y en ciclistas 1.012. Hay cuatro casos que están sin información.

El director de la ANSV, Luis Lota, reiteró el llamado a la responsabilidad durante la nueva normalidad: "Sabemos que estamos reactivando la economía y que cada vez más sectores están regresando a sus labores, por eso no debemos bajar la guardia y cuidarnos aún más. Recordemos que, aunque en estos nueve meses se salvaron más de 1.100 vidas de colombianos, la corresponsabilidad y la prevención vial nos garantiza llegar sanos y salvos a nuestros destinos".

La Agencia Nacional de Seguridad Vial, en su labor de prevenir la siniestralidad vial en el país, hace las siguientes recomendaciones:

- No sobrepasar los límites de velocidad.
- No cruzar los semáforos en rojo o los pare ubicados en las vías.
- Revisar periódicamente el vehículo para detectar anomalías que pongan en riesgo su vida en un trayecto.
- Conducir prudentemente y con las luces encendidas siempre que haya lluvias.
- No sobrecargar los vehículos con elementos muy pesados, pues pueden afectar seriamente el sistema de suspensión, frenado y neumáticos.
- Evitar ingerir alimentos o hablar por celular mientras conduce, porque puede perder reflejos en la vía que pueden provocar un siniestro vial.
- Para los motociclistas y ciclistas, es importante que porten elementos reflectivos y luces en la noche o en condiciones de baja luminosidad.
- Motociclistas y ciclistas deben portar siempre los elementos personales de protección: casco, chaleco reflectivo y guantes.
- En el caso de los peatones, cruzar por las vías por los espacios peatonales demarcados.
- Darle prioridad a personas que presentan movilidad reducida y adultos mayores a la hora de cruzar la vía.

¿En qué está la educación vial en Colombia?[5]

Desde hace 70 años se empezó a legislar en Colombia sobre educación escolar en tránsito y seguridad vial. Sin embargo, en materia de cultura vial por el momento sólo hay unas interesantes campañas.
Mucho se ha hablado en los últimos días sobre cultura ciudadana, buen comportamiento en las calles, e incluso, el Fondo de Prevención Vial lanzó una ruidosa campaña para inculcarle a la ciudadanía más respeto y responsabilidad en las vías.

5 https://www.motor.com.co/actualidad/tecnologia/educacion-vial-colombia/5869#:~:text=Seg%C3%BAn%20el%20Ministerio%20de%20Educaci%C3%B3n,una%20movilidad%20libre%20y%20segura%22.

Y aunque las campañas tienen un gran impacto entre la gente, por lo que se ve en las calles a juzgar por el comportamiento de conductores, peatones, ciclistas y motociclistas estas no son suficientes.

Además, muchas veces las campañas se enfocan en temas puntuales como el exceso de velocidad, conducción bajo el efecto del alcohol, pero lo cierto es que en materia de educación es poco lo que hay, pese a que en la legislación colombiana existen desde hace muchos años disposiciones sobre la obligatoriedad de enseñanza.

En Bogotá, por ejemplo, salvo algunas iniciativas privadas, como Divercity en o el Museo de los Niños, cuentan con escenarios o réplicas de una ciudad con todos los elementos de movilidad en donde los niños reciben instrucción sobre seguridad vial y pueden interactuar como conductores y peatones.

La Secretaría de Movilidad empezó a desarrollar talleres y seminarios desde el año pasado dirigido a profesores para que estos incluyan en sus clases formación en cultura vial y tránsito, aunque la Ley habla es impartir clases a los estudiantes.

Pero formación como la que ordena la ley no se ve. Un profesor de un colegio de Bogotá consultado por Vehículos, aseguró que ese tipo de instrucción no se da en los colegios. Las razones que dio el docente es que no se dicta porque son 'materias electivas' y no obligatorias.

El otro punto, agregó, es que para dictar las clases como lo estipula la ley, se requiere de una infraestructura (un parque con toda la señalización a escala) y en muchos casos, el traslado de los estudiantes. "Eso cuesta plata, y los colegios y escuelas no la tienen", dijo.

El artículo 56 de la Ley 769 (Código Nacional de Tránsito estableció desde su promulgación en el 2002 la obligatoriedad de enseñanza.

"Se establecerá como obligación en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria y Media Vocacional impartir los cursos de tránsito y seguridad vial previamente diseñados por el Gobierno Nacional", dice la Ley.

Un parágrafo dejó en manos de los Ministerios de Transporte y Educación Nacional, con un plazo de 12 meses, la expedición de la reglamentación, es decir, presentar las cartillas y documentos básicos de estudio de tránsito y seguridad vial.
Para esto, el Ministerio de Educación en asocio con el Ministerio de Transporte, expidió la Directiva Ministerial número 13 que contiene consideraciones, acciones y alternativas pedagógicas en materia de educación y seguridad vial.

Según el Ministerio de Educación, "en Colombia todas las instituciones educativas cuentan con estándares de competencias que integran componentes fundamentales de la educación vial (...) orientada a que los niños, niñas y jóvenes puedan ejercer su derecho a una movilidad libre y segura".

Pero, ¿se cumple? Vehículos indagó por el cumplimiento de la Ley, y la respuesta del Mineducación es que por la Ley General de Educación (115 de 1.994) "las instituciones Educativas son autónomas para construir su currículo y su plan de estudios". El Ministerio integró los componentes fundamentales de la educación vial, pero son las instituciones educativas las que tienen que estructurar sus proyectos educativos institucionales y sus planes de estudio.

Y agrega que "el seguimiento al estado de la educación en tránsito y prevención vial, deben hacerlo las secretarías de educación ya que el Ministerio de Educación evalúa el desarrollo general de las competencias básicas".

Esto por lo que se ve en escuelas y colegios no se ha dado, y mucho menos cumplir con la segunda parte del parágrafo que obliga a la "adopción de modernas herramientas tecnológicas didácticas dinámicas para dramatizar el contenido de las cartillas y los documentos básicos de estudio para la educación en tránsito y seguridad vial en cada uno de los niveles de educación aquí descritos".

Y ahí es donde tiene razón el profesor, pues las modernas herramientas tecnológicas, didácticas, dinámicas no son otra cosa que una infraestructura parecida a un parque temático en la que los estudiantes pueden interactuar y estar lo más cerca posible de la realidad que se vive en las calles.

Educación vial, una idea con más de 70 años

Una de la primeras normas sobre educación en tránsito y seguridad vial data de 1938. Ese año el entonces presidente Alfonso López Pumarejo expidió el decreto 463 que hacía "obligatoria para los establecimientos de educación la enseñanza de las reglas de circulación y tránsito".

Ya en ese decreto se hablaba de impartir la enseñanza en escuelas públicas y privadas por medio de conferencias, "que se dictaran en cada establecimiento, una vez por semana, cuando, menos". Han pasado más de 70 años, mucho tiempo se ha perdido y seguramente de haberse cumplido con lo que mandaba el decreto tal vez la situación sería diferente.

Las conferencias trataban sobre "circulación de vehículos y de peatones; circulación de peatones en las entradas y salidas de edificios públicos y privados, en los teatros, plazas y calles; reglas relativas al uso de las vías públicas en tiempos de lluvia; reglas para el tránsito en los caminos y carreteras; modo de usar los vehículos, en general; respeto y obligaciones que se deben a las autoridades encargadas de reglamentar, dirigir y vigilar el tránsito en general; señales, semáforos y demás distintivos de los reglamentos sobre transito; y calles de vía doble y sencilla".

La formación en tránsito

Luz Amparo Méndez, profesional especializada de la Secretaría de Movilidad (SDM) de Bogotá aseguró que en la capital, en cumplimiento de la Ley 769, desde el año pasado, están haciendo la formación para docentes de colegios públicos y privados a través de talleres, seminarios y diplomados con diversa intensidad horaria, en los que se les dan herramientas para que ellos puedan incluir en el currículo la formación en tránsito.

Los talleres para los docentes incluyen temas como conocimiento de las normas de tránsito, espacio público, señalización y porqué es importante el valor de las normas.

La SDM dispone de un parque itinerante que es del tamaño de una cancha de baloncesto y que ya ha recorrido varios colegios. Allí los estudiantes asumen el papel de todos los actores de la vía (conductor, peatón, ciclista y motociclista).

La funcionaria agregó que hay otras actividades pedagógicas como el 'Plan donde un grupo va a los colegios a dictar charlas de seguridad vial; y otra que se llama 'Ruta pila' donde se hace la inspección básica al transporte escolar y se les enseña a conductores y monitores de ruta.

CIFRAS REGIONALES

Al analizar las estadísticas regionales, sigue la tendencia del alza en siniestralidad vial con respecto a las cifras nacionales en fallecidos, en cuanto a lesionados lacifra disminuye entre 2018 y 2019. Se puede observar claramente que el mayor índice de siniestralidad tanto de fallecidos como lesionados se presenta es en las motocicletas, seguido de los peatones.

Según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial Norte de Santander es el tercer departamento con más aumentos de accidentalidad vial:

Top de departamentos con más aumentos de índices de siniestralidad vial en Colombia

Depto	2018	2019	V	%V
Antioquia	771	872	101	13,10 %
Cundinamarca	461	514	53	11,50 %
Norte de santa...	194	235	41	21,13 %
Casanare	106	139	33	31,13 %
Cauca	211	239	28	13,27 %
Arauca	52	75	23	44,23 %
Caqueta	46	68	22	47,83 %
Narino	204	220	16	7,84 %
Magdalena	187	199	12	6,42 %
Bolivar	173	182	9	5,20 %
Quindio	93	101	8	8,60 %
Santander	304	312	8	2,63 %
Archipielago d...	11	18	7	63,64 %
Boyaca	189	195	6	3,17 %
Guainia	1	4	3	300,00 %
Guaviare	8	11	3	37,50 %
Meta	201	201	0	0,00 %
Risaralda	132	132	0	0,00 %
Valle del cauca	903	903	0	0,00 %
Vichada	2	2	0	0,00 %
Amazonas	6	5	-1	-16,67 %
Vaupes	2	1	-1	-50,00 %
Sin Info.	2		-2	-100,00 %

Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial, a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial: https://ansv.gov.co/observatorio/indexc990.html?op=Contenidos&sec=76

Siniestralidad vial en San José de Cúcuta. La ciudad de San José de Cúcuta siempre ha tenido una particularidad en cuanto a movilidad y por ende a siniestralidad vial, ya que por ser zona fronteriza y hasta antes de cerrarse el paso fronterizo con la hermana república de Venezuela, existía un amplio y libre tránsito de vehículos con placas de Venezuela, hoy en día existen muchos vehículos con placas venezolanas que representan un alto porcentaje del parque automotor particular en esta ciudad y se permite la libre circulación en la ciudad de Cúcuta siempre y cuando tengan los documentos al día tales como SOAT, y técnico mecánica.

De otro lado, existen las siguientes particularidades con los vehículos de placas venezolanas:

1. Transitan libremente por la ciudad de Cúcuta y el Área Metropolitana sin pagar impuestos.

2. Hay muchos vehículos de placas venezolanas que no tienen proceso de internación y transitan sin ningún tipo de SOAT ni seguro.

3. Ingresan ilegalmente carros por la frontera con Venezuela y no se tiene cifra exacta de ese parque automotor ya que parte de ellos se encuentran en zonas rurales.

Estas particulares hacen que los problemas asociados a índices de siniestralidad aumenten en la ciudad de San José de Cúcuta debido a la falta de control y revisión técnico-mecánicas para que transiten con las mínimas normas de seguridad en la ciudad.

A continuación se presentan los índices de siniestralidad en la ciudad de San José de Cúcuta:

Análisis comparativo de fallecidos y lesionados por actores viales en San José de Cúcuta

Actor vial	2018				2019			
	Muertos	%	Lesionados	%	Muertos	%	Lesionados	%
Usuario de moto	45	49,5	329	55,2	35	54,7	242	52,7
Peatón	35	38,5	192	32,2	22	34,4	158	34,4
Usuario vehiculo	6	6,6	47	7,9	3	4,7	40	8,8
Usuario bicicleta	3	3,2	27	4,5	2	3,1	18	3,9
Otros	2	2,2	1	0,2	2	3,1	1	0,2
Totales	91	100	596	100	64	100	459	100

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial 2020 (ÚLTIMO INFORME DISPONIBLE A 2021)

Top de las ciudades con más índices de siniestralidad vial en Colombia

Mpio	Depto	2018	2019	V	%V
Cartagena de ind...	Bolivar	83	98	15	18,07 %
Yopal	Casanare	35	45	10	28,57 %
Valledupar	Cesar	47	56	9	19,15 %
San andres	Archipielag...	10	18	8	80,00 %
Florencia	Caqueta	24	32	8	33,33 %
Neiva	Huila	48	55	7	14,58 %
Medellin	Antioquia	238	243	5	2,10 %
San jose del gua...	Guaviare	5	10	5	100,00 %
Tunja	Boyaca	17	21	4	23,53 %
Inirida	Guainia		4	4	
Ibague	Tolima	68	72	4	5,88 %
Popayan	Cauca	43	45	2	4,65 %
Leticia	Amazonas	6	5	-1	-16,67 %
Arauca	Arauca	9	8	-1	-11,11 %
Bucaramanga	Santander	60	59	-1	-1,67 %
Mitu	Vaupes	2	1	-1	-50,00 %
Puerto carreno	Vichada	2	1	-1	-50,00 %
Mocoa	Putumayo	14	11	-3	-21,43 %
Armenia	Quindio	55	52	-3	-5,45 %
Bogota dc	Bogota dc	521	517	-4	-0,77 %
Santa marta	Magdalena	79	74	-5	-6,33 %
Quibdo	Choco	20	14	-6	-30,00 %
Pasto	Narino	50	43	-7	-14,00 %
Sincelejo	Sucre	41	34	-7	-17,07 %
Pereira	Risaralda	80	71	-9	-11,25 %
Barranquilla	Atlantico	107	96	-11	-10,28 %
Riohacha	La guajira	48	36	-12	-25,00 %
Manizales	Caldas	50	37	-13	-26,00 %
Villavicencio	Meta	91	76	-15	-16,48 %
Monteria	Cordoba	78	60	-18	-23,08 %
Cucuta	Norte de sa...	84	64	-20	-23,81 %
Cali	Valle del cau...	356	324	-32	-8,99 %

Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial, a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial: https://ansv.gov.co/observatorio/indexc990.html?op=Contenidos&sec=76

Afortunadamente, según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial la ciudad de San José de Cúcuta de 2018 a 2019 bajo los índices de fallecidos y a marzo de 2020 ya lleva 17 según su último boletín.

ANÁLISIS DE ACCIDENTALIDAD: PERFIL DE VICTIMAS PUNTOS CRÍTICOS, MAPA DE SINIESTRALIDAD, ANÁLISIS DE MUERTES Y HERIDOS EN SAN JOSÉ DE CÚCUTA Y SU ÁREA METROPOLITANA

Perfil de víctimas: De acuerdo al cuadro 9, los actores viales que más presentan índices tanto de fallecidos como lesionados en la ciudad de San Joséde Cúcuta son: Motos (fallecidos 49,5% en 2018 y 54,7% en 2019) en similar proporción están los lesionados en moto (55,2% en 2018 y 52,7% en 2019).

Otro actor vial que engruesa la fila de víctimas y lesionados son los peatones: (fallecidos 38,5% en 2018 y 34,4% en 2019) en similar proporción están los lesionados en moto (32,2% en 2018 y 34,4% en 2019).

Estos son los dos actores viales que más impactan las cifras de fallecidos y lesionados en el municipio de San José de Cúcuta.

Al hacer la comparación con cifras a nivel nacional se encuentra que no se separa del contexto a nivel mundial pues se encuentra un preocupante escenario, ya que la proporción de muertes en motocicleta en el mundo es "de 23% y en la región de las Américas alcanza el 20%; en la región Pacífica Occidental y Asia Sudoriental, zonas con mayor porcentaje de participación de usuarios de motocicleta, asciendea 34%"[6].

A continuación se hace una comparación y un breve análisis en este cuadro:

Perfil del actor vial y medio de transporte involucrado

Medio de Transporte	Conductor		Pasajero		Peatón		Sin inormación		Total	
	Casos	%	Casos	%	Casos	%	Casos	%	Casos	%
Motocicletas-motocarro	2.668	78,3	592	49,83	-	-	-	0,00	3.260	47,36
Peatón	-	-	-	-	1.829	100,00	-	0,00	1829	26,57
Bicicleta	376	11,04	5	0,42	-	-	-	0,00	381	5,53
Automóvil-Campero-Automóvil	238	6,99	357	30,05	-	-	-	0,00	595	8,64
Bus-Buseta-Microbús	7	0,21	132	11,11	-	-	-	0,00	139	2,02
Tracto camión-Camión-Furgón-Volqueta	83	2,44	54	4,55	-	-	-	00,0	137	1,99
Otros vehículos terrestres carreteros	20	0,59	7	0,59	-	-	-	00,0	27	0,39
Vehículos Acuáticos	4	0,12	14	1,18	-	-	-	00,0	18	0,26
Vehículos Aéreos	8	0,23	23	1,94	-	-	-	00,0	31	0,45
Sin Información	2	0,06	4	0,34	-	-	461	100.00	467	6,78
Total	3.406	100	1,188	100	1.829	100	461	100	6.884	100

Fuente: https://www.revistaautocrash.com/causas-accidentalidad-motocicletas-colombia/

Este cuadro nos permite corroborar que los porcentajes presentados en la ciudadde Cúcuta son similares a los niveles nacionales, pero además nos permite identificar cuales es el rol del actor vial que más resulta afectado, es decir en el caso de las MOTOCICLETAS, el **conductor** es el que más impacta las cifras, siendo el pasajero o PARRILLERO quien en menos proporción sale afectado.

En Colombia cabe indicar la marcada tendencia de género en los siniestros, pues se establece una participación de los hombres del 81,43% delas muertes frente a 18,57% en mujeres en el año 2019. Además, según el

[6] REVISTA AUTOCRASH. Causas de accidentalidad de motocicletas en Colombia. (en línea). Disponible en Internet en: https://www.revistaautocrash.com/causas-accidentalidad-motocicletas-colombia/

Observatorio Nacional de Seguridad Vial, los días de mayor accidentalidad se concentran en los fines de semana, alcanzando un 37%, y en la franja horario de las 15 a las 21 horas en 31% de los casos.

En este contexto, y considerando que las cifras difieren y presentan una mayor concentración en nuestro país, "a nivel mundial se ha decretado el periodo 2011 — 2021 como el decenio de acción para la seguridad vial, en cabeza de la Organización Mundial de la salud (OMS), cuyo objetivo general es la disminución de la accidentalidad"[56].

Causas de accidente en moto. Según el Portal Cesvi Colombia, las posibles causas de ocurrencia de siniestros en las que se relaciona una motocicleta son los siguientes:

Causas de accidentalidad en moto

Causa	Frecuencia
Invasión de carril	34,7%
Pérdida de control del vehículo	23,8%
No respetar la prelación (cruce del Pare)	14,2%
Exceso de velocidad	10,7%
Circular sin ocupar el carril	5,7%
No mantener la distancia de seguridad	4,9%

Fuente: https://www.revistaautocrash.com/causas-accidentalidad-motocicletas-colombia/

Estas causas son la principal fuente de información para generar programas de prevención en seguridad vial para este actor vial.

"El segundo actor vial que impacta los índices de accidentalidad son los **PEATONES,** según la Agencia Nacional de Seguridad Vial"[57], gracias al trabajo coordinado con la Policía Nacional, el Ministerio de transporte y a las campañas pedagógicas que se realizaron en 2019 y viendo las estadísticas del cuadro 9 se lograron salvar 13 vidas con respecto al año 2018, presentando una cifra un poco alentadora en la ciudad.

Según Alejandro Maya, director de la ANSV, el 90% de los siniestros ocurren por fallas en el comportamiento vial, es decir a que "las personas están cruzando por sitios no permitidos, porque hay exceso de velocidad o no se acatan las normas de tránsito". Por otro lado en un reciente fallo del Consejo de Estado: los peatones tienen que cumplir con su deber de "cruzar las vías por los sitios autorizados" y que por tanto son responsables de lo que les pase si violan las normas. A nivel nacional, en el fallo queda claro que los peatones también tienen unas normas que cumplir en el espacio público, como cruzar las calles o los sitios establecidos paratal fin, como las cebras o los puentes peatonales, que guste o no guste, se debe usar.

III. Análisis de la Oferta y Demanda[7]: *"revisar las condiciones particulares de otros Procesos de Contratación similares a nivel local, regional o nacional"*

REVISIÓN DE OTRA CLASE DE PROCESOS DE CONTRATACIÓN SIMILARES

ANÁLISIS HISTÓRICO DE CONTRATACIÓN DE ESTA CLASE DE SERVICIO

- **DESCRIPCIÓN DE PROCESOS SIMILARES QUE SE HAN EFECTUADO:**

ANÁLISIS HISTÓRICO				
FECHA, NÚMERO Y TIPO DE PROCESO	23 de noviembre de 2020 14-5-300 Contratos y convenios con más de dos partes	21 de agosto de 2020 CONV-20-22-17963 Contratos y convenios con más de dos partes	21 de septiembre de 2018 ST-CD-CV-2377-2018 Contratos y convenios con más de dos partes	26 de marzo de 2019 ST-CD-CV-0718-2019 Contratos y convenios con más de dos partes
ENTIDAD / OBJETO	**ENTIDAD:** ANTIOQUIA - ALCALDÍA MUNICIPIO DE LA CEJA **OBJETO:** LA POLICÍA NACIONAL DE COLOMBIA, A TRAVÉS DEL DEPARTAMENTO DE POLICÍA DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE LA CEJA DEL TAMBO ANTIOQUIA, A TRAVÉS DE SU SECRETARÍA DE MOVILIDAD; SE COMPROMETEN EN EL ÁMBITO DE SUS PRECISAS COMPETENCIAS, A ARTICULAR ESFUERZOS PARA LA REGULACIÓN Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE EN LA JURISDICCIÓN DEL MUNICIPIO, PROPENDIENDO POR LA SEGURIDAD VIAL Y EN GENERAL POR EL FORTALECIMIENTO DE LAS CONDICIONES NECESARIAS DE LA MOVILIDAD.	**ENTIDAD:** NORTE DE SANTANDER - ALCALDÍA MUNICIPIO DE LOS PATIOS **OBJETO:** CONVENIO DE COOPERACIÓN INTERISTITUCIONAL DE TRANSFERENCIA DE RECURSOS CELEBRADO ENTRE EL MUNICIPIO DE LOS PATIOS Y EL INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DEL MUNICIPIO DE LOS PATIOS	**ENTIDAD:** NORTE DE SANTANDER - ALCALDÍA MUNICIPIO DE CÚCUTA **OBJETO:** LA POLICÍA A TRAVES DE LA POLICÍA METROPOLITANA DE CÚCUTA SECCIONAL TRANSITO Y TRANSPORTE URBANO DEL MUNICIPIO DE CUCUTA SE COMPROMETE, EN EL ÁMBITO DE SUS PRECISAS COMPETENCIA, A AUNAR ESFUERZOS PARA LA REGULACIÓN Y EL CONTROL DE TRANSITO Y TRANSPORTE EN LA JURISDICCIÓN DEL CASCO URBANO DEL MUNICIPIO DE CÚCUTA (NORTE DE SANTANDER) PROPENDIENDO POR LA SEGURIDAD VIAL Y EN GENERAL POR EL FORTALECIMIENTO DE LAS CONDICIONES NECESARIAS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD.	**ENTIDAD:** NORTE DE SANTANDER - ALCALDÍA MUNICIPIO DE CÚCUTA **OBJETO:** LA POLICÍA A TRAVÉS DE LA POLICÍA METROPOLITANA DE CUCUTA SECCIONAL TRANSITO Y TRANSPORTE URBANO DEL MUNICIPIO DE CUCUTA SE COMPROMETE, EN EL ÁMBITO DE SUS PRECISAS COMPETENCIAS, A AUNAR ESFUERZOS PARA LA REGULACIÓN Y EL CONTROL DE TRANSITO Y TRANSPORTE EN LA JURISDICCIÓN DEL CASCO URBANO DEL MUNICIPIO DE CUCUTA (NORTE DE SANTANDER) PROPENDIENDO POR LA SEGURIDAD VIAL Y EN GENERAL POR EL FORTALECIMIENTO DE LAS CONDICIONES NECESARIAS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

7 Guía para elaboración de estudios del sector. Pág. 13 :
https://www.colombiacompra.gov.co/sites/cce_public/files/cce_documents/cce_guia_elaboracion_estudios.pdf

¿CUAL FUE EL VALOR DEL CONTRATO?	$84,000,000	$60,000,000	$900,000,000	$1,000,000,000
ESTRUCTURA DEL CONTRATO? TENIENDO COMO BASE LOS SIGUIENTES ASPECTOS: OBJETO, OBLIGACIONES, VALOR, PLAZO, TIPO DE PERSONA	HUBO CAMBIOS (cambio el lugar de ejecución, los ítems de servicio, cantidades, el valor, las obligaciones y el plazo de ejecución)	HUBO CAMBIOS (cambio el lugar de ejecución, los ítems de servicio, cantidades, el valor, las obligaciones y el plazo de ejecución)	HUBO CAMBIOS (cambio el lugar de ejecución, los ítems de servicio, cantidades, el valor, las obligaciones y el plazo de ejecución)	HUBO CAMBIOS (cambio el lugar de ejecución, los ítems de servicio, cantidades, el valor, las obligaciones y el plazo de ejecución)
CALIDAD DE LA PERSONA CON LA QUE SE CONTRATÓ EL SERVICIO, OBRA O BIEN	PERSONA JURÍDICA _X_	PERSONA JURÍDICA _X_	PERSONA JURÍDICA _X_	PERSONA JURÍDICA _X_
TIEMPO DE ENTREGA DEL BIEN, OBRA O SERVICIO	DENTRO DEL TERMINO ESTABLECIDO EN EL CONTRATO _X_	DENTRO DEL TERMINO ESTABLECIDO EN EL CONTRATO _X_	DENTRO DEL TERMINO ESTABLECIDO EN EL CONTRATO _X_	DENTRO DEL TERMINO ESTABLECIDO EN EL CONTRATO _X_
LA NECESIDAD DE LA ENTIDAD ESTATAL FUE SATISFECHA CON LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN ANTERIORES?	SI _X_	SI _X_	SI _X_	SI _X_
LAS GARANTIAS CUBRIERON LAS NECESIDADES DE LA ENTIDAD EN CASO DE INCUMPIMIENTO	SI _X_	SI _X_	SI _X_	SI _X_

- OBJETO DEL CONVENIO: **"**AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS Y FINANCIEROS ENTRE EL ÁREA METROPOLITANA DE CÚCUTA Y LA ALCALDIA DE SAN JOSE DE CÚCUTA - SECRETARIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE PARA LA ADECUACIÓN DE CRUCES VIALES COMO OBRAS COMPLEMENTARIAS DE SEGURIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO DE SAN JOSÉ DE CÚCUTA.**"**
- MODALIDAD DE SELECCIÓN: **Contratación Directa / Convenio Interadministrativo**
- PLAZO DE EJECUCION: El término de duración del contrato, es decir el tiempo durante el cual el CONTRATISTA se compromete a prestar el servicio, será de seis meses (6) meses, contados a partir de la suscripción del acta de iniciación,

- VALOR: **MIL QUINIENTOS VEINTIUN MILLONES TRESCIENTOS SETENTA Y SEIS MIL NOVENTA Y DOS PESOS M/TE ($ 1.521.376.092.oo)**

APORTES:

DEL MUNICIPIO:

1. Aportar al Convenio a realizarse con el ÁREA METROPOLITANA DE CÚCUTA el valor de **MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y TRES MILLONES TRESCIENTOS OCHO MIL CIENTO CUARENTA Y SIETE PESOS M/TE ($ 1.493.308.147.oo).**
2. Transferir al Área Metropolitana de Cúcuta el valor de los aportes correspondientes, dentro de los plazos establecidos
3. Suministrar la información técnica que se requiera para el desarrollo de los procesos necesarios que se deriven del convenio a suscribir.
4. Designar los funcionarios que considere pertinentes para que hagan parte del comité de seguimiento del convenio.
5. Publicar en el Sistema Electrónico de Contratación Pública SECOP el convenio junto con los respectivos anexos que así lo ameriten.
6. Evaluar la ejecución de las actividades acordadas en el plan de trabajo.
7. Realizar el seguimiento y monitoreo a las actividades e indicadores del programa.
8. Brindar asistencia, colaboración y apoyo que requiera el Área Metropolitana de Cúcuta, a través de sus distintas secretarias y oficinas que resulte necesarios para el cumplimiento del objeto del presente convenio.
9. Todas aquellas que sean inherentes a la ejecución del objeto del presente convenio.

DEL ÁREA METROPOLITANA DE CÚCUTA:

1. Aporta al Convenio a realizarse con la SECRETARÍA DE TRANSITO Y TRANSPORTE DEL MUNICIPIO DE SAN JOSÉ DE CÚCUTA el aporte en especie para la revisión y ajuste a diseños y asesoría técnica a la supervisión y ejecución del proyecto cuantificado de en **VEINTIOCHO MILLONES SESENTA Y SIETE MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y CINCO PESOS M/TE ($28.067.945.oo)** que corresponde al aporte en especie del AMC.
2. Destinar los aportes del municipio para los fines del presente convenio.
3. Destinar recursos técnicos, administrativos y financieros para garantizar la ejecución del proyecto, así como asignar el personal necesario en la ejecución del presente convenio y ponerlos a disposición en forma oportuna, conforme a lo establecido en la propuesta, documento que forma parte integral del mismo.
4. Incorporar los recursos del presente convenio a su presupuesto.
5. Cumplir con los trámites, permisos, normas legales, técnicas, jurídicas y demás requisitos necesarios para la ejecución total del objeto del convenio.
6. Dar total cumplimiento a lo dispuesto en la Ley 80 de 1993, sus decretos reglamentarios y demás normas que rigen la contratación estatal, y en especial, las normas de carácter presupuestal, sus planes de Desarrollo, de

ordenamiento territorial del Municipio y las demás autorizaciones requeridas para la ejecución de las obras objeto del presente convenio.

7. Adelantar los procesos de contratación y celebrar los respectivos contratos, teniendo en cuenta lo dispuesto en la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007 y demás normas aplicables de acuerdo con el régimen de contratación pública vigente, a fin de seleccionar los contratistas idóneos para que ejecute las actividades en cumplimiento del presente convenio.
8. Asumir la administración, operación, mejoramiento y las demás intervenciones objeto del convenio, para lo cual deberá ejecutar las obras y acciones de protección que garanticen la estabilidad de los cruces viales intervenidos, para que se mantenga y luego de intervenida quede en mejores condiciones al estado en que se encontraba.
9. Estipular en los contratos que se hagan necesarios para cumplir con el objeto del presente Convenio, la cláusula penal, multas y demás medidas de exhorto y sanción para los contratistas, en caso de que incurran en incumplimiento.
10. Suscribir los acuerdos de transparencia que sean requeridos para adelantar los procesos de contratación de obra e interventoría que se van a llevar a cabo.
11. Para la contratación de la obra e interventoría, el Área Metropolitana de Cúcuta deberá adelantar bajo su exclusiva responsabilidad el proceso de contratación y celebrar el respectivo contrato, por Licitación Pública o Selección Abreviada y Concurso de Méritos, según corresponda de conformidad con lo dispuesto en la Ley 80 de 1993, ley 1150 de 2007 y Decreto 1082 de 2015 y demás normas vigentes aplicables.
12. Exigir a los contratistas el cumplimiento de la Ley 99 de 1993 y sus decretos reglamentarios y las normas que las reemplacen, adicionen y complementen relacionadas con el manejo ambiental.
13. Suministrar al contratista la información disponible para el cumplimiento del desarrollo del objeto contratado.
14. Exigir al contratista de la obra y la interventora que en los procesos constructivos se cumplan las especificaciones técnicas y se realicen los ensayos a los materiales cumpliendo las especificaciones vigentes y aplicables para tal efecto.
15. Supervisar la ejecución del contrato de obra e interventoría y velar por el debido y cabal cumplimiento de las obligaciones adquiridas por el contratista.
16. Coordinar, y gestionar los procesos de ejecución de los proyectos en sus diferentes etapas (Precontractual, contractual y liquidación).
17. Coordinar, Revisar y elaborar la liquidación del contrato de obra e interventoría
18. Exigir al contratista de obra e interventoría la colocación de avisos informativas, en cada uno de los sitios donde se adelante la obra, con base en las especificaciones señaladas en la normatividad vigente.
19. Cumplir con lo dispuesto en el artículo 66 de la Ley 80 de1993, sobre las Veedurías Ciudadanas.
20. Adelantar el correspondiente proceso de licitación pública cuando aplique y concurso de méritos obedeciendo a los pliegos tipo estipulados para los proyectos de infraestructura de conformidad con la normatividad vigente.
21. Presentar informes de ejecución técnico-financiera avalados por el interventor de las obras y el Supervisor del Convenio cuando el MUNICIPIO lo requiera.

22. Incluir al MUNICIPIO DE SAN JOSÉ DE CÚCUTA, como beneficiario y asegurado en las garantías que se exijan al contratista de obra e interventoría derivado.
23. Garantizar y exigir al contratista de obra e interventoría el cumplimiento de los protocolos de bioseguridad de conformidad con la normatividad vigente.
24. Obtener previo a la contratación de las obras, licencias de construcción, permisos de explotación de canteras y/o de intervención que se requiera y todos los demás documentos técnicos para el adecuado desarrollo de las obras objeto de este convenio.
25. Racionalizar los recursos que reciba del municipio con ocasión del presente convenio para su ejecución y cumplimiento, para lo cual, deberá manejar dichos recursos en cuenta destinada exclusivamente para este convenio.
26. Presentar dentro de los tres (03) días hábiles posteriores a la suscripción del acta de inicio del presente convenio un plan de actividades y organigrama de ejecución, el cual deberá ser aprobado por el comité técnico.
27. Suministrar con cargo a sus propios recursos el personal profesional y técnico necesario y suficiente para llevar a cabo la administración, supervisión y el control de la ejecución de los proyectos a los que se refiere el presente convenio.
28. Entregar al MUNICIPIO las obras de intervención y construcción en coordinación con la secretaría o dependencia municipal correspondiente**.**
29. Restituir al MUNICIPIO a la finalización del convenio interadministrativo, los recursos o saldos no ejecutados si hubiere
30. Llevar a cabo la socialización, presentación y divulgación de los resultados del objeto del convenio en coordinación con el municipio.
31. Presentar informes periódicos al alcalde sobre avances de los proyectos para divulgación institucional y así mismo, a la finalización del convenio un informe detallado sobre su cumplimiento y ejecución.
32. Disponer y asignar el personal técnico y profesional necesario y requerido para llevar a cabo el objeto del convenio de conformidad con el alcance establecido.
33. Publicar en el Sistema Electrónico de Contratación Pública SECOP los contratos llevados a cabo con ocasión del presente convenio.
34. Deberá liquidar los contratos derivados que se suscriban en las condiciones señaladas en la ley.
35. Hacer las reuniones de comité de seguimiento como mínimo cada mes (1mes), en donde se informarán el avance del convenio dejando constancia mediante actas debidamente firmadas por los participantes.
36. El Área Metropolitana de Cúcuta será la directamente responsable de las obras que se lleven a cabo durante la ejecución de este convenio, las cuales serán entregadas al municipio una vez estén totalmente terminadas.
37. Las demás que se deriven de la naturaleza del presente convenio.

El convenio que surja del presente proceso de selección corresponde a CONVENIO INTERADMINISTRATIVO regulado por el artículo 113 y 209 de la Constitución Política el Artículo 95 Ley 489 de 1998, la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y demás normas que las reglamenten, modifiquen, adicionen o deroguen y en las materias no reguladas en dichas

leyes a las disposiciones civiles y comerciales, de conformidad con los Artículos 2.2.1.2.1.4.1 y 2.2.1.2.1.4.4 del Decreto 1082 de 2015.

IV. Entorno Internacional [8] *"Descripción si esta modalidad de contratación está cubierta o no por los acuerdo comerciales vigentes"*

De acuerdo al *"Manual para el manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación – M-MACPC-14",* contempla en su página 9 : "Las Entidades Estatales que adelantan sus Procesos de Contratación con las Leyes 80 de 1993 y 1150 de 2007, no deben hacer este análisis en las modalidades de selección de contratación directa, mínima cuantía o para la enajenación de bienes del Estado." (subrayado propio)

V. Marco Regulatorio

Esta de clase de contrato se realiza con base al artículo 2.2.1.2.1.4.4 del Decreto 1082 de 2015, que reza: *Artículo 2.2.1.2.1.4.4. Convenios o contratos interadministrativos. La modalidad de selección para la contratación entre Entidades Estatales es la contratación directa; y en consecuencia, le es aplicable lo establecido en el artículo 2.2.1.2.1.4.1 del presente decreto*

Artículo 2.2.1.2.1.4.1. Acto administrativo de justificación la contratación directa. Entidad Estatal debe señalar en un acto administrativo 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 interesados pueden consultar los estudios y documentos previos.

Este acto administrativo no es necesario cuando el contrato a celebrar es de prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión, y para los contratos que tratan los literales (a) y (b) del artículo 1.2.1 del presente decreto. (Decreto 1510 de 2013, artículo 73)

8 https://www.colombiacompra.gov.co/sites/cce_public/files/cce_documents/cce_manual_acuerdos_comerciales.pdf

VI. Aspecto Técnico

El Municipio de San José de Cúcuta, pretende satisfacer la necesidad mediante la celebración de un Convenio Interadministrativo con EL ÁREA METROPOLITANA DE CÚCUTA pues se constituye un esquema expedito, confiable y beneficioso para que la Administración Municipal logre sus propósitos.

Las siguientes serán las actividades a desarrollar dentro del Convenio:

VER ANEXO 1.

Con el fin de dar cumplimiento a los fines estatales que tiene a cargo tanto el Municipio de San José de Cúcuta como el ÁREA METROPOLITANA DE CÚCUTA, el convenio interadministrativo que se planea celebrar contará con su debido plan de acción a ejecutarse por parte del Área Metropolitana.

VII. Aspecto Comercial y Análisis de precios

La Secretaría de Tránsito y Transporte del Municipio San José de Cúcuta, procedió a adelantar consultas en el Portal de Colombia Compra Eficiente del SECOP (www.colombiacompra.gov.co), para seleccionar aquellos procesos relacionados y similares con el objeto a contratar a nivel nacional.

CLASIFICACIÓN UNSPSC	CLASE
80101500	GESTIÓN EMPRESARIAL O CORPORATIVA
80101600	GESTIÓN DE PROYECTOS

CLASIFICACIÓN UNSPSC

Según la clasificación de Bienes y Servicios de las Naciones Unidas (versión 14 del UNSPSC)[9] Las especificaciones del objeto del convenio se enmarcan en la siguiente codificación:

9 https://www.colombiacompra.gov.co/clasificador-de-bienes-y-Servicios. Consulta efectuada el 23 de Julio de 2020

Para determinar el valor del presupuesto oficial se realizaron los siguientes procedimientos:

Revisión en el Portal de contratación *Colombia Compra Eficiente* de procesos similares en objeto y cuantía que entidades estatales hayan realizado anteriormente.

Teniendo en cuenta que el Municipio de San José de Cúcuta, a través de su Secretaria de Tránsito y transporte y el Área Metropolitana de Cúcuta son entidades públicas, por lo que tienen la facultad de celebrar un Convenio Interadministrativo, para el cumplimiento de los fines mutuos.

Los valores del presupuesto fueron realizados por el Área Metropolitana de Cúcuta, a través de precios del mercado referenciados por INVIAS[10] y que forman parte del convenio, incluyen el aporte económico del Municipio de San José de Cúcuta, para el cumplimiento del objeto del presente convenio.

A continuación, se presenta el presupuesto elaborado por el Área Metropolitana de Cúcuta con todos sus componentes: Actividades y obras en cruces viales, plan de manejo de tránsito, plan de manejo ambiental e interventoría.

VER ANEXO 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 Y 16 (ESPECIFICACIONES TÉCNICAS).

Los valores del plan de manejo de tránsito, plan de manejo ambiental e interventoría fueron calculados por el Área Metropolitana y forman parte de los documentos del Convenio.

Tratándose de un contrato Interadministrativo en el que se aúnan esfuerzos académicos, administrativos, logísticos, financieros y tecnológicos, la estimación del valor del convenio está determinada por el valor de **MIL QUINIENTOS VEINTIUN MILLONES TRESCIENTOS SETENTA Y SEIS MIL NOVENTA Y DOS PESOS M/TE ($ 1.521.376.092.oo)**, los cuales tendrán lugar de la siguiente manera:

APORTE DE LA ALCALDÍA DEL MUNICIPIO DE CÚCUTA: **$ 1.493.308.147.oo**

APORTE DEL AREA METROPOLITANA DE CÚCUTA EN ESPECIE: El Área Metropolitana realizará un aporte en especie que consiste en la revisión y ajusto a diseños y asesoría técnica a la supervisión y ejecución del proyecto con los siguientes profesionales, cuantificado de la siguiente manera: **($28.067.945.oo)**

[10] https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/analisis-precios-unitarios/11218-apus-norte-de-santander-2020-2

ITEM	DESCRIPCIÓN	DURACION (MES)	CANTIDAD	COSTO	DEDICACIÓN	VALOR
(A)	COSTOS DEL PERSONAL					
1	SUBDIRECTOR DE PLANEACIÓN, ORDENAMIENTO TERRITORIAL E INFRAESTRUCTURA – SUPERVISOR	6.00	1.0	$6.700.000.oo	30%	$12.060.000.oo
2	SUBDIRECTOR DE PROYECTOS Y COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL	6.00	1.0	$6.700.000.oo	30%	$12.060.000.oo
3	SECRETARIA DE SUBDIRECCIÓN DE PLANEACIÓN	6.00	1.0	$2.193.303.oo	30%	$3.947.945.oo
TOTAL COSTOS DEL PERSONAL						$28.067.945.oo

Para todos los efectos fiscales el valor del presente convenio interadministrativo corresponde al valor del compromiso adquirido en el certificado de disponibilidad presupuestal por la suma de **MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y TRES MILLONES TRESCIENTOS OCHO MIL CIENTO CUARENTA Y SIETE PESOS M/TE ($ 1.493.308.147.oo**), este monto será el valor afectar con el registro presupuestal, el valor del aporte del ente cooperador no ingresa al presupuesto del municipio.

VIII. Análisis de Riesgo

La tipificación, estimación y asignación de los riesgos previsibles del convenio a celebrar, se sujetarán a los criterios definidos, sin perjuicio del alcance de las obligaciones a cargo de cada una de las partes, de acuerdo con las previsiones legales pertinentes, la naturaleza del convenio y estudios previos, considerando, preponderantemente, que, en general, está a cargo del contratista la ejecución del convenio acorde con las condiciones técnicas suministradas por la Secretaría de Tránsito y transporte y a cargo de esta última el pago del correspondiente valor pactado.

Corresponderá al contratista la asunción del riesgo previsible propio de este tipo de contratación, asumiendo su costo, siempre que el mismo no se encuentre expresamente a cargo de la Secretaría, por lo cual el contratista deberá asumir los riesgos.

El MUNICIPIO DE SAN JOSE DE CUCUTA, entiende por RIESGO cualquier posibilidad de afectación en la ejecución del presente negocio jurídico que limite, retrase o suspenda la ejecución del Contrato, o perjudique en cualquier forma y de acuerdo con la tipificación de los riesgos a funcionarios, terceros o cualquier otro ser humano en su integridad y salud física y mental. El suceso que prevé el riesgo deberá tener relación directa con la ejecución del Contrato para que sea asumido como un riesgo del actual proceso de contratación.

CLASIFICACIÓN DEL RIESGO:

Existen diversas formas de clasificar los riesgos:
- Por su procedencia
- Por el momento en que se pueden producir
- Por las causas desde las cuales se produce
- Por las áreas que llegue a afectar

Para **EL MUNICIPIO DE SAN JOSE DE CUCUTA**, los riesgos del actual proceso de contratación se clasificarán según su procedencia y momento, sin tener en cuenta las causas y las áreas que llegue afectar, toda vez que tal daño será siempre dentro de la ejecución del convenio.

Riesgos de carácter jurídico

Las condiciones jurídicas del convenio se encuentran regidas por cuatro áreas bien diferenciadas: El régimen de contratación estatal, el régimen laboral (Toda vez que el servicio se presta principalmente con recurso humano), el régimen de salubridad y el régimen de impuestos. En este numeral se tipificarán los riesgos que detente cada régimen exceptuando el régimen de impuestos que será tratado como riesgo de carácter financiero.

Riesgos de carácter financiero

Se consideran como riesgos de carácter financiero aquellos que se producen por modificaciones del régimen de impuestos, de las condiciones cambiarias, siempre y cuando los equipos tecnológicos ofrecidos sean importados, o por circunstancias del mercado bancario que afecten el equilibrio contractual.

Riesgos de carácter técnico

Se consideran riesgos de carácter técnico, aquellos contemplados por la aplicación de conocimientos y tecnología específica para la prestación del servicio. Estos son: Riesgo humano, riesgo eléctrico, riesgo mecánico, riesgo químico.

SE ANEXA MATRIZ DE RIESGOS DEL PROCESO

RIESGOS QUE DEBE COBIJAR LA GARANTÍA ÚNICA DE CUMPLIMIENTO

El artículo 25 de la Ley 80 de 1993 establece que las garantías no serán obligatorias en los contratos interadministrativos:

"Las garantías no serán obligatorias en los contratos de empréstito, interadministrativos y en los de seguros. Las entidades estatales podrán exonerar a las organizaciones cooperativas nacionales de trabajo asociado legalmente constituidas del otorgamiento de garantías en los contratos que celebren con ellas, siempre y cuando el objeto, cuantía y modalidad de los mismos, así como las características específicas de la organización

de que se trate, lo justifiquen. La decisión en este sentido se adoptará mediante resolución motivada." (negrillas y cursiva fuera de texto)

De conformidad con el artículo "2.2.1.2.1.4.5. No obligatoriedad de garantías. En la contratación directa la exigencia de 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." La Entidad no considera necesario para la ejecución del presente convenio la exigencia de garantías que amparen la presente contratación del presente convenio.

IX. Conclusiones

Con la presentación de este estudio del sector queda evidenciada la necesidad que debe satisfacer el Municipio de San José de Cúcuta y su respectivo soporte económico, por lo que resulta imprescindible adelantar el correspondiente proceso de contratación directa – Convenio Interadministrativo, tendiente a cumplir con los objetivos para la buena marcha y efectivo cumplimiento de los compromisos de la Administración Municipal, por consiguiente se debe adelantar el proceso contractual respectivo y su perfeccionamiento.

Proyectó: **WALDEMIRO VERA REYES** – Profesional contratado