
 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI <small>Sistema de Gestión Integrado</small>
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 1 de 139	

1. TITULO

ENTREGAR EN CONCESIÓN LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS ADMINISTRATIVOS DE LOS REGISTROS MUNICIPALES AUTOMOTOR Y NO AUTOMOTOR, DE CONDUCTORES, INFRACTORES, TARJETAS DE OPERACIÓN, DEMÁS REGISTROS DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE, ASÍ COMO LOS OTROS TRÁMITES Y SERVICIOS DELEGABLES EN PARTICULARES DEFINIDOS POR EL MUNICIPIO DE TULUÁ – VALLE DEL CAUCA – DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, DESARROLLANDO LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y LA ADECUACIÓN FÍSICA DE ÁREA DE SERVICIOS A UTILIZAR.

2. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD



La administración Municipal para dar cumplimiento a las disposiciones del Artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015: “*Estudios Y Documentos Previos*”, norma que expidió el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, acogiendo lo señalado en los numerales 7 y 12 del Artículo 25 de la Ley 80 de 1993, procede a elaborar los estudios previos para la celebración de la Licitación Pública, tendiente a otorgar un contrato de CONCESION, que no comprometa el aporte de recursos públicos, a favor del particular adjudicatario, para la realización de las inversiones requeridas en el presente proceso de selección con el fin de continuar el proceso de mejoramiento en el Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial De Tuluá.

La Constitución Política en su Artículo 311 contempla una serie de obligaciones a los Municipios entre las cuales se encuentra la función de prestar, a sus administrados, los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes.

Así mismo, el Artículo 209 de la Constitución Política, establece los principios que deben observarse en el ejercicio de la función administrativa los cuales se incluyen la EFICIENCIA, EFICACIA, CELERIDAD Y ECONOMIA, entre otros no menos importantes.

El Municipio de Tuluá desarrolla todas sus actividades relacionadas con el sector de tránsito y transporte a través del Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial que en su calidad de autoridad de tránsito, y de conformidad con lo establecido por la Ley 769 de 2002, modificada por la Ley 1383 de 2010, tiene como función organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en la ciudad en virtud de la Constitución, la Ley y demás normas reglamentarias que le son encomendadas siendo el organismo encargado de velar por la seguridad, el derecho a la libre locomoción y el ordenamiento del tránsito en la jurisdicción de su competencia.

De conformidad con lo dispuesto en el Artículo 7° de la Ley 769 de 2002 el Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá, tiene a su cargo velar por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público, ejerciendo sus funciones dentro del perímetro del mismo, para cumplir y hacer cumplir las normas del Código Nacional de Tránsito Terrestre y las demás disposiciones que lo complementen, adicionen o modifiquen procurando con ello la comodidad, seguridad y la efectividad de los derechos de los ciudadanos en el uso de las vías públicas y los medios de transporte terrestre.

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI <small>Sistema de Gestión Integrado</small>
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 2 de 139	

El Municipio de Tuluá como tal, ha venido desarrollando una parte importante de sus funciones, desde el año 2005 y hasta la fecha, utilizando para ello un modelo concesional que se ha traducido en una prestación de servicios a la ciudadanía Tuluéña en buenas condiciones y bajo un marco de eficiencia; eficacia y transparencia que ha contribuido con una mejor visión y satisfacción de los usuarios con ocasión de los servicios prestados y las actividades efectuadas.

En su momento el modelo fue concebido como una búsqueda de soluciones a la problemática que venía arrastrando el organismo de tránsito y como tal ha dado una respuesta positiva que ya ha cumplido sus cometidos y por ende debe dar paso a una segunda generación del modelo que permita evolucionar el mismo y alcanzar mayores y mejores niveles de eficiencia; eficacia y transparencia logrando, que de manera continua, la entidad evolucione hacia niveles más altos y ello se traduzca en una mejor prestación de servicios a los usuarios y en general a la ciudadanía Tuluéña usuaria de las vías que circulan dentro del perímetro del mismo.

El desarrollo de la gestión administrativa y operativa para la vigencias comprendidas entre 2020 y 2023, quedo enmarcada en el Plan de Desarrollo *TULUÁ DE LA GENTE PARA LA GENTE* que fue definido así: *"(...) La estructura para el Plan de Desarrollo quedo definida en 4 niveles, sobre los cuales reposa la intencionalidad de progreso para el Municipio; así entonces, el primer nivel corresponde a las líneas estratégicas que se han definido como los grandes 5 ejes o áreas de intervención y de alto impacto; el segundo nivel corresponde a los retos trazados en cada una de las 5 líneas estratégicas; el tercer nivel corresponde al conjunto de programas que se han establecido para atender a la población, y finalmente, el cuarto nivel está compuesto por los proyectos que corresponden a las acciones concretas de la gestión pública para abordar y satisfacer de manera específica, las necesidades problemáticas y oportunidades encontradas y definidas de manera participativa, (...)"*. Bajo estos dictados encontramos que:

- El Plan de Desarrollo 2020 - 2023 implica a esta altura una importante cantidad de retos, compromisos, metas y resultados que se derivan de las responsabilidades que en el orden legal, procedimental y operativo le corresponden a la Administración Municipal frente a sus conciudadanos.

Sobre el caso específico del sector movilidad y/o transporte se plasman en la línea estratégica 5 - Tuluá Región – determinada como:

"(...) línea estratégica a través de la cual pretendemos posicionar a Tuluá como núcleo y eje del desarrollo regional, ... también la apuesta por la movilidad el impulso a un sistema moderno de transporte urbano; la gestión de fondos para el equipamiento y el desarrollo de grandes proyectos para hacer la Tuluá más moderna, equipada y bonita que soñamos (...)".

Esta línea demandará de cuantiosas e importantes sumas de dinero para lograr con ellas un óptimo grado de ejecución en el nivel operativo y de gestión que requiere el conglomerado humano y la cantidad de vehículos que utilizan el conjunto de vías del Municipio para su óptimo desarrollo en todos los ámbitos que la conforman.

Tal como se expone: "Acorde a los modelos de desarrollo, el Municipio de Tuluá a través del Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial, participa en la planificación y control de la seguridad vial.

Señalización y normas de tránsito; fomentando así, la cultura de seguridad vial y el dinamismo de nuestro Municipio, ...". Por otro lado, en relación con la pandemia COVID-19 y sus efectos sobre la economía regional y nacional el Plan se expresó así: "...Esta dinámica de contracción o recesión



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04



SIGI
Sistema de Gestión Integrado

Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 3 de 139



económica generara efectos directos e indirectos en los diferentes conceptos rentísticos, por ello, algunas rentas menores se redujeron a un nivel de recaudo para la presente vigencia hasta en un 50% como es el caso de los conceptos por ..., servicios de circulación y tránsito, ..., entre otros.

...

Las multas de tránsito serán menores a las estimadas por una menor circulación de automotores ... al porcentaje estimado en la Ley 1416 de 2010..." Independiente de esta afectación, que bien se ha dado en los términos que fue esbozada, resulta importante para la Administración Municipal, mantener vigente el modelo concesional para las actividades del Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá, como una forma de las alianzas entre el sector público y privado para asumir, conjuntamente, la realización de planes y programas del sector público siendo este modelo (Alianzas) uno de los factores principales para lograr los objetivos y materializar la propuesta en la línea estratégica No. 5 "Tuluá Región"

De igual forma, tal como se ha demostrado al largo de la ejecución contractual mecanismos como las concesiones en el sector tránsito y transporte – no siendo Tuluá la excepción – han contribuido de forma importante en el fortalecimiento de la institucionalidad en el sector a través de la transparencia en los modelos de gestión y en la reducción y/o eliminación de la corrupción que tanto campeó en las Entidades Públicas cuando estas se encargaron de su manejo. Ambas estrategias son parte importante del Plan de Desarrollo en los siguientes programas:

- "... **P32.** Tuluá planifica, gestiona el territorio y mejora su desempeño para el bienestar de su gente. **P33.** Programa Transparencia como modelo de gestión y pilar de gobierno. **P34.** Programa Excelencia en el manejo de las finanzas y los recursos públicos. **P35.** Programa. Innovación y tecnología publica para la transformación digital. ..." Todos los anteriores programas corresponden al Reto 12 "Tuluá Fortalece su Institucionalidad" y se cumplirán a través de las inversiones en tecnología, hardware, software y dotación de medios idóneos de trabajo y eficientes mecanismos de control operativo, administrativo y manejo de recursos en la concesión que se busca implantar.
- Es claro que, entre los propósitos de la concesión desarrollada en el presente documento, se encuentran aquellos según los cuales las actuaciones que desarrolle el particular, bajo el control del Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial, minimicen la materialización de situaciones asociadas a los riesgos de fraude, corrupción o soborno en las gestiones realizadas por los usuarios (Programa 33). Igualmente, haya por el particular en el manejo de sus recursos y el Municipio en la contraprestación recibida una gestión eficiente de estos, desde el momento en que se reciban del usuario (a través de un manejo fiduciario) hasta su incorporación al presupuesto municipal en la parte correspondiente a la participación del Ente Territorial dentro de ellos y la administración de los recursos que correspondan a la concesión, pasando por la ejecución de programas de cobro y recuperación de cartera de servicios y multas que permitan un mejor posicionamiento financiero a las partes vinculadas en el futuro contrato de concesión (Programa 34).
- También se logrará, por intermedio del ejercicio del contrato de concesión propuesto, que tanto el particular que actúe como concesionario al igual que el Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial, en relación con el equipamiento de hardware y el software correspondiente, modernicen su infraestructura y las dotaciones actuales y ello contribuya a un mejor desempeño en las tareas en favor de los usuarios y un trabajo más eficiente y eficaz en este sentido (Programa 35).



 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 4 de 139	

- De una parte, y que se constituye en la más importante relación de la concesión aquí presentada y el Plan de Desarrollo se tiene que la inversión que se exigirá al particular en cuanto a control de tránsito (Equipos; Tecnología y Dotación en vía) se encaminará a favorecer el desempeño y las condiciones del sistema de movilidad y seguridad vial del Municipio en la búsqueda de la disminución del índice de accidentalidad de acuerdo con lo anteriormente expuesto en el presente documento, y por otro lado, con los recursos recibidos como contraprestación en las arcas municipales a fortalecer la señalización; vertical y horizontal en las vías municipales, todo ello relacionándose con una menor accidentalidad vial que son parte de la *“Planificación y fortalecimiento del sistema de movilidad de la ciudad y el territorio”* (programa 38)
- Complementariamente, en relación con el Plan Financiero 2020 – 2023, los recursos de la inversión efectuada por el futuro Concesionario y la de los recursos recibidos como contraprestación por la concesión otorgada, de un lado se incorporarán como parte de la Línea 5 *Tuluá Región* y específicamente del Sector 9 *Transporte*, alimentarán las partidas requeridas en su desarrollo con un valor estimado en el Plan de Desarrollo por CATORCE MIL SEISCIENTOS CINCUENTA Y DOS MILLONES TRECIENTOS MIL PESOS (\$14.652.300.000) y contribuirán a su ejecución y cumplimiento. De otra parte, en lo relativo a inversiones en hardware y software, contribuirán, en el monto inherente a las mismas, al cumplimiento de lo establecido en el Plan para los Programas 33; 34 y 35 cuya meta global dentro de este es de SIETE MIL TRECIENTOS TRECIENTOS TREINTA Y NUEVE MILLONES DE PESOS (\$7.339.000.000).
- Finalmente, y para dar un alcance plenamente sujeto a las disposiciones constitucionales y legales vigentes, la realización de la Concesión constituye una refrendación de lo dispuesto en el Artículo 11 del Acuerdo 2 del catorce (14) de mayo de 2020, modificado por el Decreto 200 – 024 – 0619 del 11 de noviembre del 2020, que dispuso: **“... Artículo 11: Autorización. Autorícese al Alcalde del Municipio de Tuluá la celebración de contrato y convenios con entidades públicas y privadas según la ley, que sean necesarios para la ejecución del Plan de Desarrollo. ..., emisiones de bonos de deuda pública, valorización, plusvalía, compensación y cualquier otra generación de fuentes de ingresos que permitan la financiación del plan de desarrollo. ...”**

Con estos claros objetivos la autorización al señor Alcalde municipal para implementar la concesión se presentó al Honorable Concejo de Tuluá buscando con ello garantizar la continuidad y mejora en la prestación de los servicios inherentes a la movilidad y control de tránsito siendo aprobada mediante Acuerdo Municipal No 013 de 2020 del 22 de diciembre de 2020 en las condiciones allí establecidas, entre las cuales la principal es el plazo máximo de la concesión que es de **VEINTE (20)** años, lo cual permite a la Administración Municipal desatar, dentro del mejor marco procedimental y legal, el proceso de Licitación Pública que aquí se pretende.

2.1 ANTECEDENTES – SITUACIÓN ACTUAL Y DIAGNOSTICO DE LA ENTIDAD.

Para desarrollar este capítulo se debe considerar que la actual gestión del Municipio Tuluá - Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial, viene siendo apoyada y complementada, a través del Contrato de Concesión DATT 017 de 2005 por una Unidad de Apoyo identificada como CONSORCIO DE SERVICIOS INTEGRADOS DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE TULUA LIMITADA cuya gestión y ejecución finalizará el 28 de diciembre de 2021, en todo lo atinente a las funciones y labores propias del Organismo de Tránsito y las

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 5 de 139	

que no son delegables en particulares conforme a la misma Ley lo cual se ha traducido en un muy buen esquema operativo y administrativo que se pretende potenciar con aquel que resulte de la presente Licitación Pública y el nuevo contrato de concesión que de ella se desprenda. Con el fin de enterar a los interesados en el proceso acerca de la situación actual en adelante lo presentamos, así:

2.1.1 SITUACIÓN OPERATIVA: Dentro de la ejecución contractual y hasta la actualidad, el concesionario ha contado conforme a sus obligaciones contractuales, con la planta de personal necesaria Treinta y Dos (32) Personas, para desarrollar las responsabilidades misionales a ella asignadas (Tramites; Multas por contravención al Código Nacional de Tránsito (CNT), Centro Integral de Atención (CIA) y recuperación debido cobrar).

- **Trámites:** Esta área se encarga de asegurar la operatividad de los servicios relacionados con los Registros Automotor, Conductores y Transporte Público adicional a los vehículos no automotores, desarrollándolos de acuerdo con la normatividad vigente, de una manera eficiente y efectiva. Además, garantizar que la documentación soporte se encuentre debidamente salvaguardada, mediante la correcta administración de los expedientes físicos y la protección de los archivos digitales. Estas labores se complementan con la gestión de aprobación y refrendación de licencias (tránsito y conducción, tarjetas de operación) que efectúa el Concedente.
- **Multas y Comparendos:** A este grupo operativo le corresponde realizar el registro y recaudo de las multas de tránsito, administración de archivo físico y digital y apoyo administrativo al Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial DAMSV en los procesos contravencionales. En estas labores se incluye el apoyo de las labores de recuperación de cartera a través del Cobro Coactivo y la proyección de los diferentes actos administrativos requeridos en las diversas etapas de este, conformación de expedientes (físicos y digitales) costos de notificaciones y soporte secretarial, en las ocasiones que se requiera, reservando al Organismo de Tránsito las funciones previstas en la Ley acerca de Juez en el proceso. En similares condiciones se desarrolla el proceso contravencional previsto en el Código Nacional de Tránsito (CNT) para la imposición de multas por infracción a este Código.
- **Centro Integral de Atención (CIA):** Respecto a estas tareas la Concesión aporta – independiente al apoyo administrativo requerido (Programación de cursos, Recaudo; Expedición e incorporación de certificados) – el Técnico Instructor de Tránsito para dictar los cursos requeridos para a reducción del valor de las multas por infracción al CNT permitiéndole al Ente Oficial competir frente a los Organismos enteramente privados dedicados a tales funciones y optimizar la calidad y eficiencia con que son prestados.
- **Tecnología y Sistemas:** Esta dependencia se encarga del soporte físico a los equipos con los cuales desarrolla sus labores la Concesión y al soporte tecnológico de actualización constante frente a los cambios y mejoras de los aplicativos misionales y administrativos implementados por el Concesionario acorde a las necesidades de las obligaciones contractuales asumidas en las áreas antes relacionadas, encaminadas a la obtención de una gran calidad tanto en las labores ejecutadas hacia el interior de la concesión (Empleados), como hacía el exterior (Clientes) y el adecuado cuidado y protección de los archivos digitales (Como registros Públicos) requeridos para cada área y la salvaguarda de su integridad.
- **Punto de Caja:** Se encarga de la atención presencial, en los casos requeridos de los recaudos relacionados con los servicios prestados por la Concesión y la incorporación y seguimiento de los percibidos a través de las cuentas fiduciarias de recaudo.

La anterior estructura se complementa y combina con la propia del Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá establecida para cumplir las siguientes funciones:



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04

Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 6 de 139



- Desarrollar las acciones necesarias para sancionar a quien infrinja el Estatuto Nacional de Tránsito y Transporte Automotor; tendiente a velar por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privada abiertas al público.
- Velar por la implementación y el cumplimiento de los planes, programas y proyectos desarrollados para cubrir las necesidades del usuario y los requerimientos de Ley vigentes.
- Asesorar y acompañar a los usuarios en asuntos relacionados a tránsito transporte.
- Diseñar y realizar estudios, con el fin de diagnosticar y desarrollar planes, programas y proyectos orientados al mejoramiento y fortalecimiento en movilidad, tránsito y transporte en el Municipio.
- Asegurar una correcta coordinación con otras dependencias municipales o entidades públicas y privadas que se vinculen en la ejecución de los planes, programas y proyectos que adelante este departamento Administrativo del orden Municipal en cumplimiento de su misión y políticas de la Administración. Conforme a estas funciones el Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad, cuenta con la siguiente cantidad de funcionarios entre personal de planta y contratistas así:

SITUACIÓN OPERATIVA:

Área de Dirección	Director DAMSV
Área de Control de Tránsito	22 (Agentes de tránsito), once (11) Técnicos operativos en carrera en administrativa y once (11) Técnicos operativos en provisionalidad
Área Contravencional.	Un (1) profesional universitario
Área Técnica.	Auxiliares administrativos (en carrera administrativa)
Área Administrativa	10 contratistas profesionales que se desempeñan en diferentes actividades del DAMSV

El contrato de Concesión	<p>Profesionales: total 6 (Gerente, jurídico. Jefe de trámites, ingeniero de sistemas, contador, coordinador de calidad)</p> <p>Área de tramites: total nueve (9). Auxiliares de tramites de ventanilla 6 (transporte público, tramites, licencias, matriculas), 4 control de calidad, interior, digitalización, archivo automotor,</p> <p>Área Jurídica: 6 auxiliares o técnicos</p> <p>Personal de apoyo: once (11) Caja, recepción, aseo, mensajero, vigilancia, digitalización.</p>
--------------------------	---

2.1.2 LOS REGISTROS OPERATIVOS: A partir de la anteriormente descrita situación operativa, se encuentran los siguientes registros acerca de las actividades que el Municipio de Tuluá, a través del Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial, ha realizado en la prestación de servicios al público sobre los Registros de Vehículos y Conductores, así:

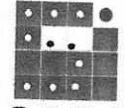
A. PARQUE AUTOMOTOR ACTIVO: Con corte a 31 de diciembre de 2020 el Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá, alcanzó un total de 124.591 de matrículas



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04



SIGI
Sistema de Gestión Integrado

Versión: 08

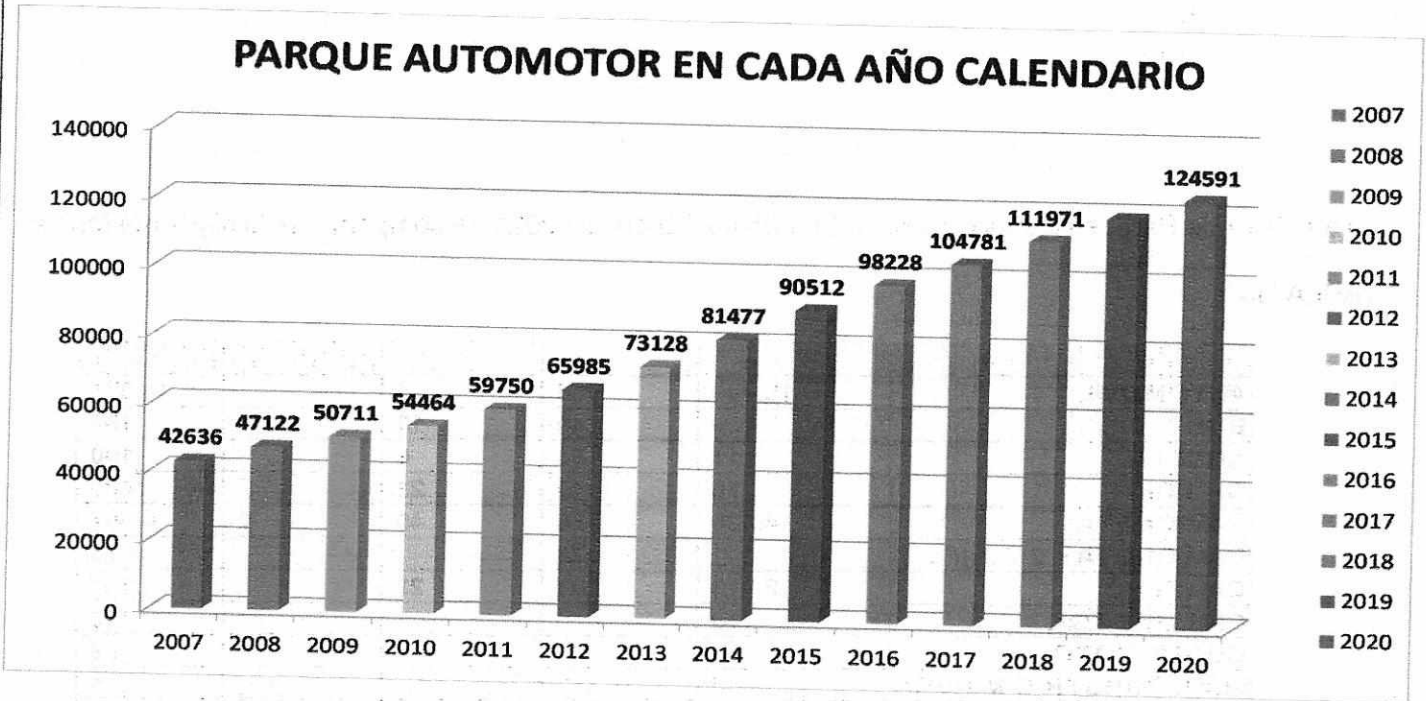
Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 7 de 139

activas en el Registro Nacional de Automotores, casi que, triplicando la cantidad de matrículas existentes al inicio de la actual concesión, mostrando las bondades de este tipo de gestión y actividad desarrollada por el concesionario al mantener unas óptimas condiciones de operación tecnológica y de archivo para el mayor volumen de documentación recibida.

La referida evolución desde el inicio de la actual Concesión hasta 31 de diciembre de 2020 se presenta, así:

GRAFICA No 1

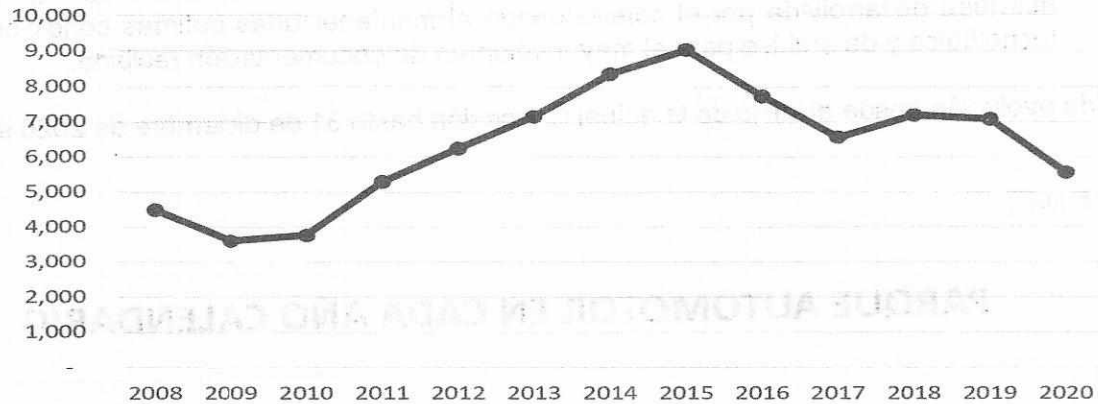


Los anteriores guarismos corresponden a la siguiente cantidad de matrículas por año, destacándose que las correspondientes al año 2020 se afectaron por la pandemia Covid 19 y la paralización de actividades del país conforme a su evolución y que se representan así:

GRAFICA No 2



MATRICULAS POR AÑO R N A



La totalidad de Parque Automotor existente a 25 de febrero de 2021 se componía de la siguiente forma:

TABLA No 1

VEHICULO	PARTICULAR	PUBLICO	OFICIAL	OTRO	TOTAL
AUTOMOVIL	13.438	933	3		14.374
BUS	39	140	13		192
BUSETA	11	83	6		100
CAMION	256	410	23		689
CAMIONETA	4.320	186	49	2	4.557
CAMIONETA < 2 TONEL	1	72			73
CAMPERO	2.113	201	23		2.337
CICLOMOTOR	113				113
CUATRIMOTO	96				96
MAQ. CONSTR O MINERA	5				5
MAQ.AGRICOLA	767				767
MAQ.INDUSTRIAL	140				140
MICROBUS	46	286			332
MOTOCARRO	304				304
MOTOCICLETA	100.829			1	100.830
MOTOTRICICLO	14				14
SEMIREMOLQUE	25			2	27
TRACTOCAMION	6	58			64
VAN	1				1
VOLQUETA	157	45			202
TOTALES	122.681	2.414	117	5	125.217

FUENTE: R N A. Elaboración Propia

- B. CANTIDAD DE TRÁMITES POR AÑO** Respecto a la cantidad de trámites realizados por año, desde el inicio de la actual concesión hasta la actualidad ha presentado un comportamiento irregular, alternando periodos de importante crecimiento y evolución con etapas de disminución continua en



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04

Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 9 de 139

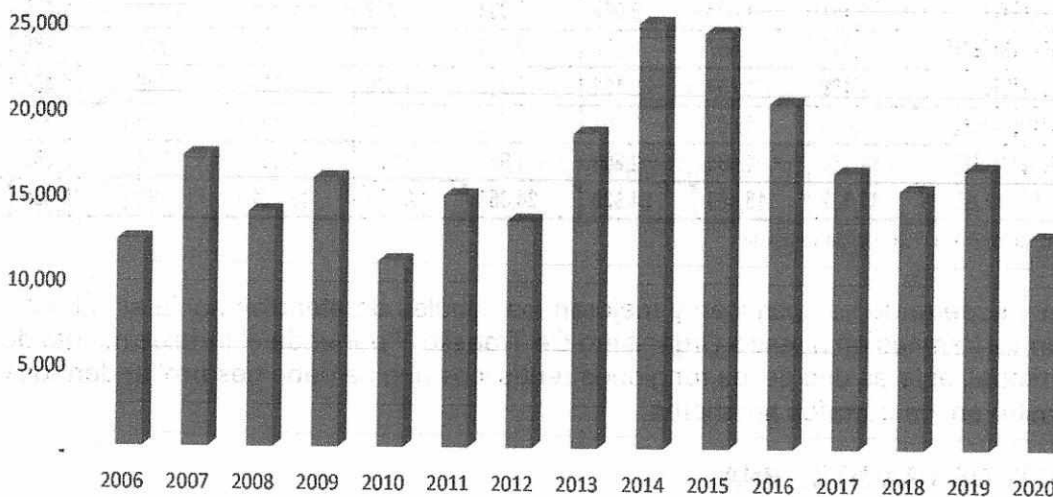


la cantidad de operaciones efectuadas por los propietarios de los vehículos y motocicletas registrados en el Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá.

En general, entre 2006 y 2020 la cifra de trámites acumulados por año calendario se situaron, entre 10.000 y 25.000 por año de operación, con los mejores registros en 2014 como el más alto y 2015 como el que le siguió en cuanto a efectividad y el más bajo en 2010, siendo, por tanto, muy importante, buscar mantener una curva continúa de crecimiento que ayude a fortalecer las arcas del Municipio de Tuluá y el posicionamiento del Organismo de Tránsito en el Departamento y como competencia de sus Organismos vecinos. Así, lo confirman la gráfica y tabla incluidas a continuación:

GRAFICA No 3

CANTIDAD TRAMITES POR AÑO



Sin embargo, para el lapso 2008 a 2020, resulta destacable que solo en 4 de los meses cubiertos el número de trámites estuvo por debajo de 1.000, excluyendo el mes de abril en el cual todos los Organismos de Tránsito cerraron sus puertas al público, y que, en el mismo periodo, 15 de los meses (14%), presentaron un número de transacciones superior a 2.000, mientras solo 5 de ellos (4.6%) - que incluyen 2 de la parte más dura de la pandemia y estando considerado abril como el de cierre total, adicionalmente - constituyen una buena muestra del potencial del Tránsito de Tuluá para esta actividad, lo cual debe permitir en función de las mejoras logradas con la nueva concesión lograr las metas de consolidación y crecimiento sin demasiada dificultad.

En cuanto al año 2020, como muestra de la nueva realidad surgida de la pandemia COVID 19 con, prácticamente 2 meses sin actividad correspondientes al mes de abril con una parálisis total y el mes de mayo con un 80% de disminución y una reanudación parcial, de allí en adelante y a la aplicación de nuevos protocolos de seguridad en la atención al público, ha reducido considerablemente la capacidad de atención, continúa mostrando que existe un importante mercado para el Municipio y sus entidades territoriales adyacentes que se debe consolidar en esta nueva Concesión.



ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04



Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 10 de 139

Estos comentarios se verifican en la siguiente tabla:

TABLA No 2

DISCRIMINACIÓN CANTIDAD DE TRAMITES EFECTUADOS POR AÑO

MES / AÑO	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ENERO	1,212	1,195	2,295	2,098	1,741	1,670	1,162	1,439	1,382
FEBRERO	1,162	1,049	1,954	2,048	1,728	1,457	1,175	1,307	1,505
MARZO	1,229	984	1,958	2,057	1,580	1,585	1,099	1,279	896
ABRIL	918	1,257	1,924	1,882	1,635	1,291	1,261	1,310	-
MAYO	986	1,226	1,931	2,065	1,478	1,494	1,198	1,503	244
JUNIO	1,083	1,383	1,732	1,954	1,628	1,221	1,203	1,129	1,033
JULIO	1,192	2,222	2,122	2,400	1,604	1,350	1,376	1,436	1,366
AGOSTO	1,147	1,895	2,002	2,002	1,972	1,279	1,443	1,420	1,048
SEPTIEMBRE	1,040	1,867	2,290	2,103	1,845	1,164	1,272	1,288	1,364
OCTUBRE	1,189	1,797	2,161	2,042	1,576	1,095	1,425	1,433	1,256
NOVIEMBRE	1,013	1,602	1,954	1,705	1,554	1,158	1,194	1,303	1,151
DICIEMBRE	1,156	1,984	2,603	1,997	1,935	1,457	1,354	1,593	1,211
TOTALES	13,327	18,461	24,926	24,353	20,276	16,221	15,163	16,438	12,457

Elaboración Propia. Fuente Aplicativo Misional

En resumen y esperando se optimicen y mejoren los canales de atención hacia el público, para así estimular la realización de trámites en nuestro Organismo De Transito Y por ende el fortalecimiento de las finanzas de la Entidad Territorial, este es uno de los renglones rentísticos que se debe desarrollar dentro la nueva concesión, como se mostró en los párrafos anteriores.

C. OTROS TRAMITES RNA

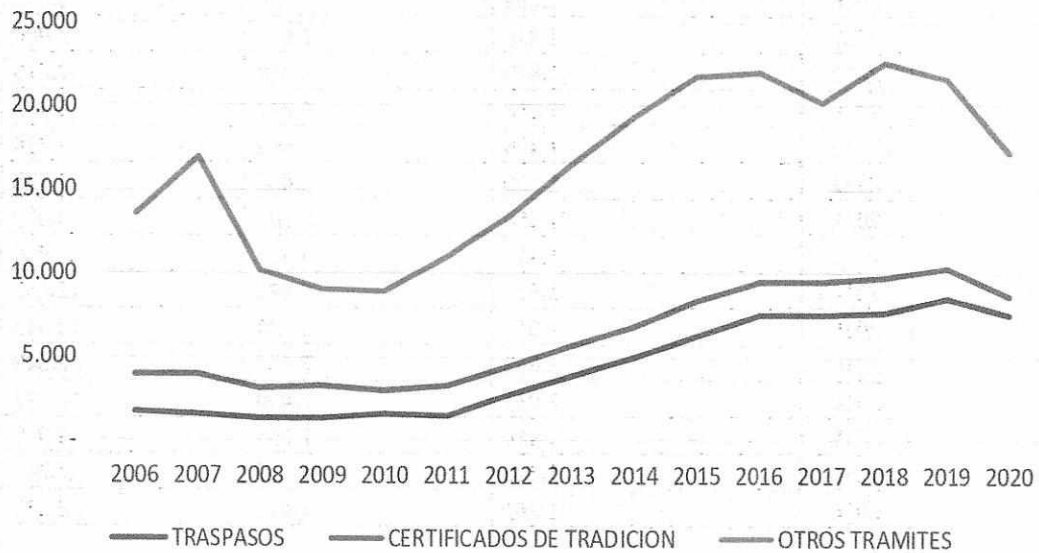
Dentro de los otros trámites que realiza el Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá, relacionados con el Registro Nacional de Automotores, se encuentra que en principio y por su importancia los TRASPASOS y CERTIFICADOS DE TRADICIÓN merecen destacarse por su importancia, dejando agrupados los demás conceptos que si bien presentan registros acumulados de mayor nivel individualmente considerados no logran la importancia de los 2 ya nombrados. El comportamiento de estos trámites presentó como tendencia una curva creciente entre 2010 y 2017 y de allí a 2020 un descenso, que en 2020 se explica por la parálisis registrada, según explicación anterior.

El comportamiento referido se visualiza en la siguiente gráfica:



GRAFICA No 4

OTROS TRAMITES R N A



En cuanto a transacciones propiamente dichas, los tres conceptos mencionados presentan como ya se dijo, un comportamiento creciente a partir de 2010 en adelante y mayormente intensificado en el año 2013 y hasta el año 2018, donde de 2 de ellos – Otros Tramites y Traspasos – mientras los certificados de tradición no presentan variaciones tan evidentes y más bien se movieron en cifras tendientes a la estabilidad durante los años antes citados.

En conclusión y como lo refleja la tabla presentada a continuación, la cantidad de tramites efectuados en el Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial de Tulúa, resulta ser importante y referencia de una actividad consolidada, pero con un buen margen de crecimiento y evidentes oportunidades al respecto basadas en una optimización de tecnología y la ampliación de la sede de atención del Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial de Tulúa. Lo anterior, con salvedad correspondiente a los valores registrados en los meses correspondientes a la parálisis total acaecida en abril y la parcial en mayo de 2020 y que finalmente, no produjeron una afectación tan grande como se pudo pensar.



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04

Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 12 de 139



TABLA Nro. 3

AÑO	CERTIFICADOS DE TRADICION	TRASPASOS	OTROS TRAMITES
2006	2.205	1.755	9.548
2007	2.315	1.603	13.004
2008	1.813	1.318	7.075
2009	2.038	1.217	5.783
2010	1.498	1.503	5.836
2011	1.850	1.443	7.728
2012	1.654	2.701	9.009
2013	1.819	3.832	10.844
2014	1.810	4.921	12.659
2015	2.017	6.288	13.413
2016	2.063	7.467	12.545
2017	2.033	7.450	10.727
2018	1.988	7.695	12.969
2019	1.846	8.458	11.262
2020	1.261	7.421	8.578
TOTAL	28.210	65.072	150.980

Elaboración Propia. Fuente Aplicativo Misional

D. REGISTRO NACIONAL DE CONDUCTORIES (RNC) – LICENCIAS DE CONDUCCIÓN: En el caso de del Registro Nacional de Conductores, el Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial de Tulúa, ha sostenido operaciones en términos de Ley y en competencia con los Organismos de Tránsito vecinos y con un comportamiento acorde a las disposiciones legales que generaron unos picos altos de actividad en los años 2013, 2014 y 2015 en razón al proceso de cambio obligatorio de Licencias de Conducción en el país. En el resto de las anualidades los comportamientos tienden a ser estables situándose, en los últimos años, la expedición entre 3.000 y 4.000 operaciones por año y las renovaciones y duplicados entre 6.000 y 8.000 por año.

En cuanto a las recategorizaciones su incidencia es mínima en función de los trámites solicitados los cuales no han superado los 250 por año y por tanto no se representan en la gráfica siguiente:



ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04



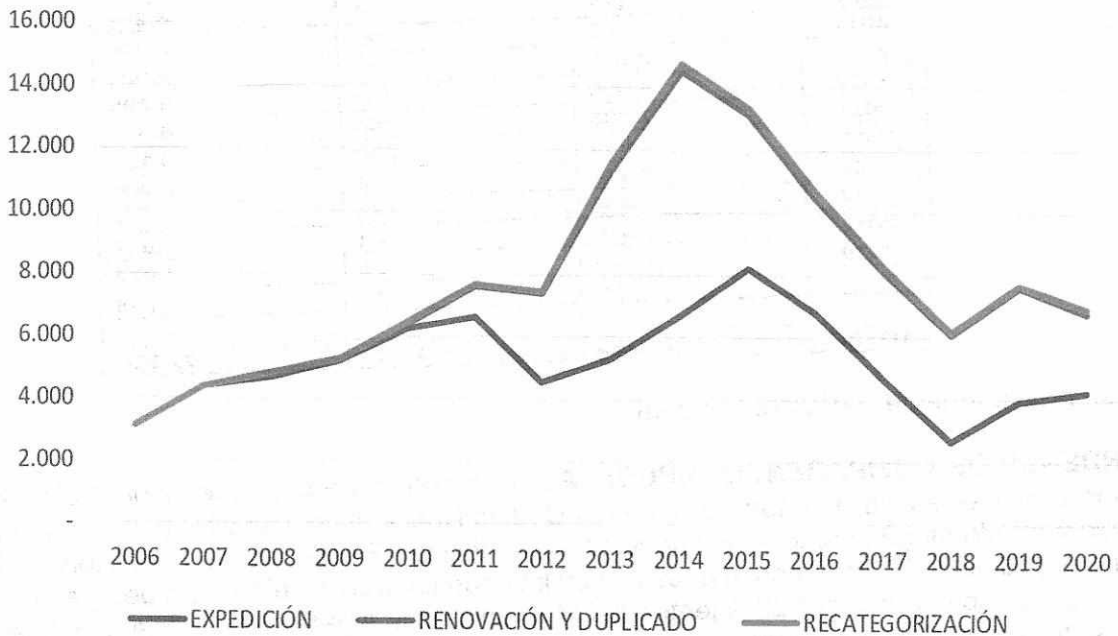
Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 13 de 139

GRAFICA No 5

TRAMITES LICENCIAS DE CONDUCCIÓN



En cuanto a la discriminación de operaciones por año, en la Tabla siguiente se muestran dichos resultados que muestran los picos altos para el año 2014 y los más bajos para el año 2018 para refrendación y expedición 2020 para la renovación y duplicado, caso contrario de la expedición que a pesar de la coyuntura por la pandemia COVID - 19 no se vio afectada y por el contrario presentó el mejor comportamiento en los últimos 3 años.

De esta forma, los mejores guarismos alcanzados fueron para la expedición los 8.150 presentados en 2015 y en cuanto a renovación y duplicados 7.803 en el año 2014 y los más bajos para el 1er concepto los 3.135 de 2006 y los 3.972 de 2019 mientras que en el 2º de los tramites nombrados el 0 presentado en 2009 y 2007 o el 131 registrado en 2010, por lo demás, los otros meses no registraron comportamientos tan bajo.

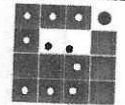


TABLA No 4

AÑO	RENOVACION Y DUPLICADO	REFRENDACION	EXPEDICION
2006	1	-	3.135
2007	-	-	4.368
2008	34	100	4.725
2009	-	75	5.224
2010	131	53	6.267
2011	961	72	6.610
2012	2.812	96	4.524
2013	5.998	230	5.295
2014	7.803	244	6.670
2015	4.909	239	8.150
2016	3.638	218	6.790
2017	3.402	166	4.677
2018	3.428	44	2.697
2019	3.593	71	3.972
2020	2.555	114	4.246
TOTAL	39.265	1.722	77.350

Elaboración propia. Fuente: Software Misional

E. ORDENES DE COMPARENDO IMPUESTAS: Al respecto de esta operación, fruto de un control de tránsito que se sujete a la normatividad del Código Nacional de Tránsito, y el cual el Municipio no ha implementado ningún punto relacionado con la Detección Electrónica de Infracciones, dependiente de la Ley 1843 de 2017, limitándose a realizar su labor de control con el Cuerpo de Agentes del Organismo de Tránsito compuesto por 22 Agentes del Municipio y los Agentes de Policía de Carreteras (POLCA) en su trabajo sobre las vías nacionales.

Esta actividad nos refleja que, el control de tránsito ha sido bastante irregular en cada uno de los años comprendidos entre 2005 y 2020 con un pico de positividad en 2014 y de negatividad – en 2019 mientras los demás años se presentan como 3 de entre ellos vinculados a cifras situadas entre 20.000 y 25.000 Operaciones y picos bajos con registros entre 5.000 y 10.000 registros anuales en y 2018 los años 2016 a 2019. El resto de años (Sujetos a la variación normal en estos casos) y que reflejan con guarismos entre 11.000 y 20.000 operaciones por año fruto de gestión inherentes a los 2 Grupos operativos de Control de Tránsito que actúan en la Jurisdicción sobre las diferentes vías que lo atraviesan y recorren. Ahora bien, el pico de positividad del año 2014 con sus más de 35.000 Ordenes expedidas se constituyen en un buen reflejo de lo que una gestión, centrada y ajustada a la Ley puede representar y los beneficios en el control de la accidentalidad. Veamos la gráfica:



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04



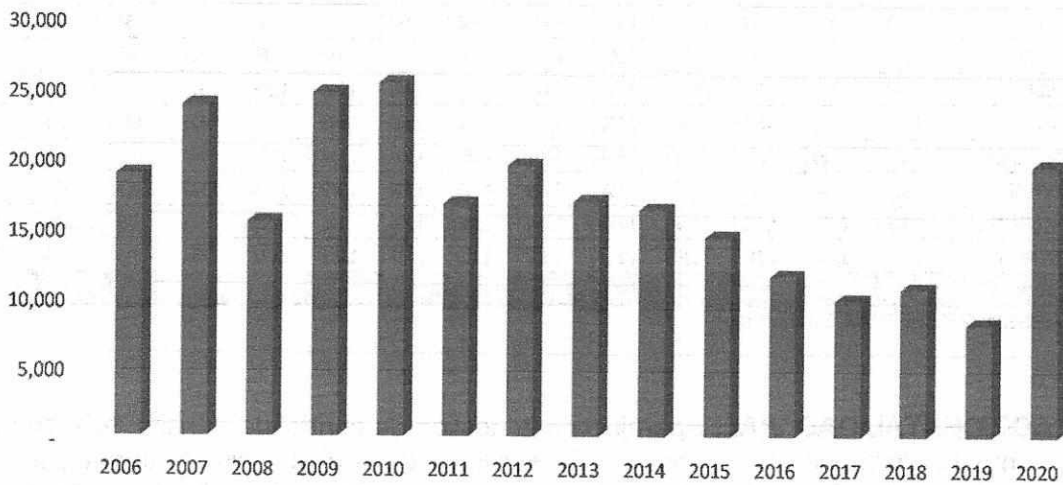
Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 15 de 139

GRAFICA No 6

COMPARENDOS IMPUESTOS



Para referirnos a un desempeño más puntualizado en este aspecto la tabla que se presenta más adelante nos muestra como en el año 2010 – cuando se presentaron los mejores guarismos con 25.309 imposiciones año en el cual se debe destacar que los promedios mensuales registrados superaron los 2.000 comparendos por mes. Por el contrario, en 2019 el año con más bajo número de actuaciones al largo de estos años con un total de 8.031 órdenes expedidas con 4 meses por debajo de 500 sanciones y ninguno que alcanzase los 1000 registros por mes. En cuanto a los picos el más alto se encontró en octubre de 2009 con 3.899 y el más bajo en junio del 2019 con 334 órdenes caracterizados por una alarmante ausencia de control al tráfico vehicular y peatonal en el Municipio.

En cuanto al 2020 y a pesar de lo traumático de las actividades en relación con la pandemia fue sensible y apreciable el esfuerzo del Departamento Administrativo De Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá, por realizar un control eficiente y eficaz de los flujos vehiculares que transitan el Municipio llegándose a las 19.398 órdenes y, en la práctica, duplicando lo realizado en los años 2017 a 2019. En general, se puede destacar que de los años presentados 32 meses (17.8%) se encuentran entre 2.000 y 3.000 órdenes por mes; igualmente, 7 meses (5%) por encima de 3.000 y 47 de ellos (26.11%) por debajo de 1.000 destacándose que su gran mayoría se ocasionaron entre 2016 y 2019 (38 oportunidades) y 2 de ellos en 2020, situación muy consecuente con las secuelas de la pandemia. Al respecto se presenta la siguiente tabla:

TABLA No 5



ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04



Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 16 de 139

CANTIDAD ORDENES COMPARENDO IMPUESTOS AUTORIDADES DE TRANSITO POR AÑO

MES	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ENERO	1,608	1,962	1,915	1,434	2,766	1,466	1,758	1,542	1,694	1,147	726	899	524	821	814
FEBRERO	1,018	2,643	1,412	1,114	2,255	489	1,778	1,524	1,360	1,242	466	989	1,012	788	1,169
MARZO	1,266	1,515	1,172	800	2,353	420	1,694	1,365	1,307	1,374	462	876	794	791	985
ABRIL	1,096	1,640	2,041	1,921	2,144	1,252	1,198	1,296	1,002	1,082	902	821	748	420	1,133
MAYO	1,513	2,102	1,277	1,941	2,491	1,447	1,398	1,382	1,281	1,400	507	750	808	431	1,441
JUNIO	1,086	1,957	810	1,417	2,183	2,033	1,562	1,495	1,460	1,168	1,114	715	727	334	2,216
JULIO	1,494	2,040	971	1,666	2,245	1,440	1,556	1,310	1,598	1,098	1,633	894	779	776	2,060
AGOSTO	1,555	1,796	810	2,840	2,265	1,596	1,446	1,830	1,445	1,323	1,606	806	1,091	594	2,067
SEPTIEMBRE	2,062	1,960	892	3,152	1,648	1,937	2,265	1,257	1,514	1,074	792	973	1,218	773	2,013
OCTUBRE	2,066	2,314	1,415	3,899	1,808	1,728	1,710	1,148	1,379	1,013	1,124	1,054	827	964	2,033
NOVIEMBRE	1,923	2,091	1,410	2,148	1,769	1,474	1,859	1,156	1,162	1,321	813	559	1,249	856	1,864
DICEMBRE	2,061	1,728	1,243	2,289	1,382	1,377	1,183	1,537	1,053	1,031	1,354	416	783	483	1,603
TOTALES	18,748	23,748	15,368	24,621	25,309	16,659	19,407	16,842	16,255	14,273	11,499	9,752	10,560	8,031	19,398

FUENTE: RNI SOFTWARE MISIONAL. Elaboración Propia

F. ACCIDENTALIDAD VIAL: Aparejado a la gestión de control de tránsito, reflejada en las Ordenes de Comparendo impuestas se encuentra la accidentalidad vial que, históricamente, desde 2008 hasta 2019 ha presentado cifras importantes y que afectaron a la ciudadanía tuluëña de manera importante.

En primera instancia nos encontramos la situación inherente a los heridos y muertos registrados en accidentes de tránsito y que representa un inmenso costo social para el Municipio y sus habitantes, que largamente superaría los \$30.000 millones desde 2005 y hasta 2019.

Por ello, la cifra de afectados como heridos cuyo tope fueron los 394 y 358 registrados en 2006 y 2007 y los mínimos los 165 y 184 acaecidos en 2014 y 2011 respectivamente presentan en los demás años unos guarismos entre 188 y 193 afectados en los años 2013; 2015 y 2019, mientras los años restantes los encontramos entre 2003 del 2009 y los 242 del año 2018. Como se puede observar, bien significativas han sido las cifras de heridos en la accidentalidad vial y como tal se constituye en una necesidad, prioritaria, para la Administración Municipal en lograr la reducción de dicho impacto en el Municipio, a través, del fortalecimiento de la capacidad Departamento Administrativo De Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá, para efectuar un mejor control de tránsito basado en tecnología, equipo automotor y hasta el incremento de personal de vigilancia y control para con ello minimizar el efecto de la accidentalidad en territorio tuluëño.

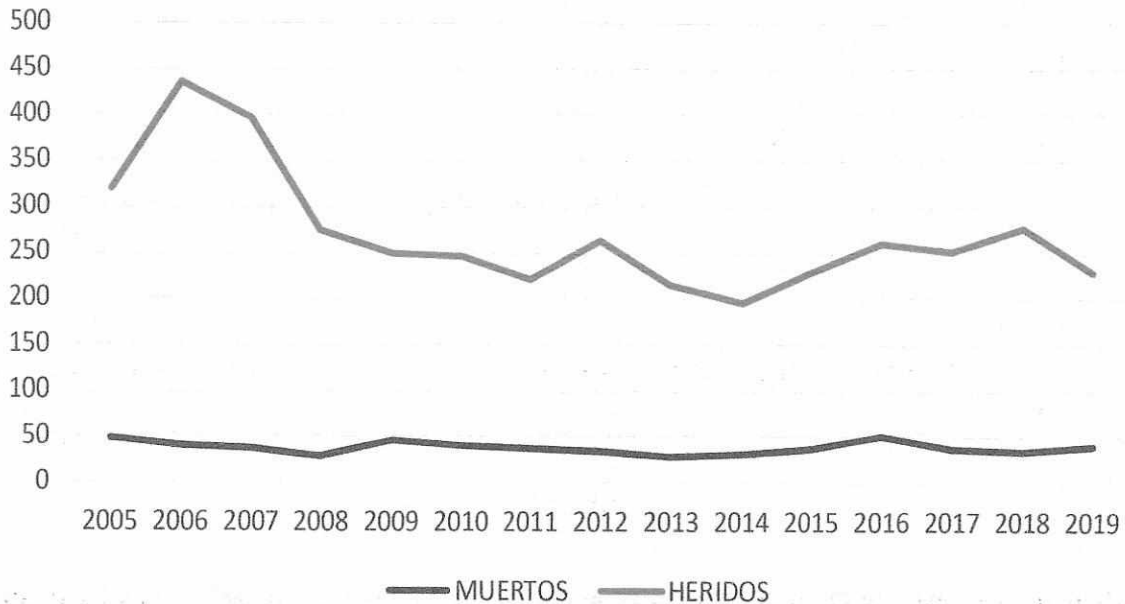
Por otro lado, la mortalidad registrada, con un impacto mucho mayor para las familias de quienes son afectados, los registros no son menos significativos en la medida que los más altos valores presentados como fueron 50 para el 2016 y 48 en 2005 casi que duplican los menores representados en los 28 acontecidos en 2013 y los 29 en 2008. Complementariamente encontramos que en 6 de estos años los afectados se situaron entre 31 y 37 personas 4

años más entre 40 y 47, cifras muy representativas al referimos a casos de mortalidad y que como promedio 38 casos año que muestran un alto impacto en el Municipio. En la siguiente grafica podemos constatar lo afirmado.



GRAFICA No 7

VICTIMAS TOTALES ACCIDENTALIDAD TRANSITO



FUENTE: FORENSIS. Elaboración Propia

Igualmente, las tasas de mortalidad y heridos son muy significativas y nos permiten visualizar el impacto sobre el Municipio y su población representados en promedios de 18.6 por cada 100.000 habitantes en cuanto a mortalidad y 116 por heridos con un máximo de 210 por cada 100.000 habitantes en el 2006 y un mínimo de 78.91 en el 2014 para los casos de heridos y 26 como techo y 13.6 como piso en cuanto a mortalidad se refiere.

Estos indicadores son bien significativos del alto impacto que ha representado la accidentalidad para el Municipio de Tuluá, porque se establece como un objetivo de 1er orden buscar la reducción de este impacto a través del fortalecimiento de los equipos; parque automotor y tecnología de control de tránsito en la búsqueda de reducir la cantidad de infractores en las vías municipales y por ende en la reducción efectiva de la accidentalidad vial que en estas vías se registra.

Las anteriores afirmaciones se corroboran en la siguiente gráfica:



ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04

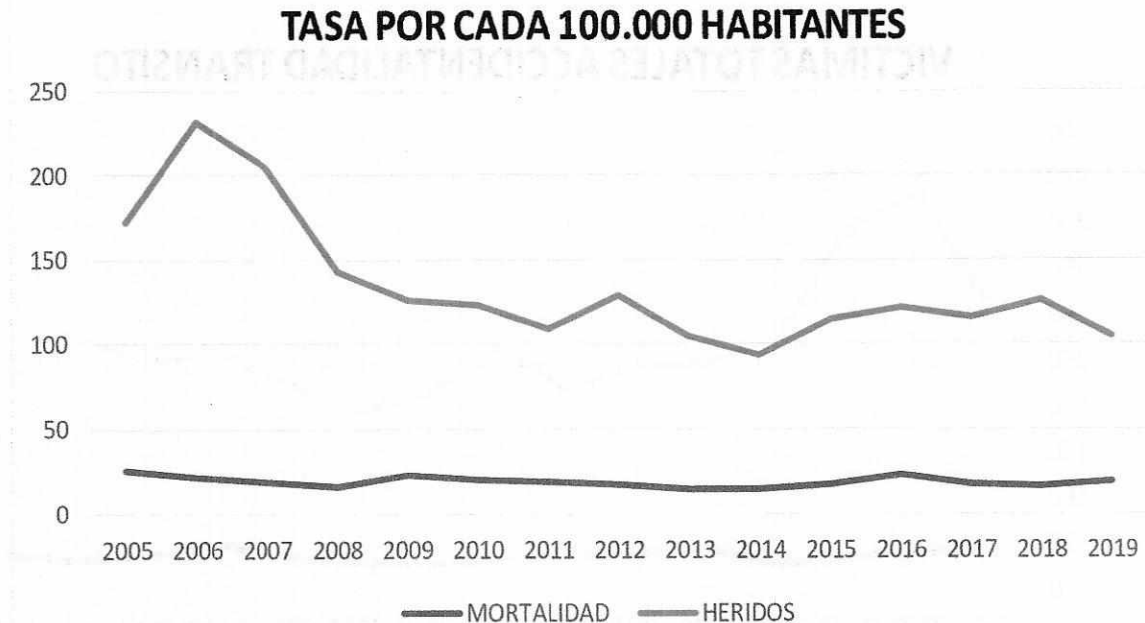


Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 18 de 139

GRAFICA No 8



G. PQR's - Sistema de Quejas y Reclamos: De otro lado, las PQR's recibidas y tramitadas en función de las transacciones realizadas para los años 2017 a 2019 alcanzaron 3 en la sede física del Departamento Administrativo De Movilidad y Seguridad Vial de Tulúa, y 40 en la sede virtual llegando a un promedio de 2.15% sobre el volumen mensual promedio y una muestra de la buena gestión realizada ante los usuarios y que ha contribuido, de manera importante, al mejoramiento de la imagen de la Entidad Oficial, como desde el inicio lo pretendió la Administración Municipal.

Esta cifra de PQR'S, como era de esperarse, descendió durante la pandemia y hasta el momento no ha regresado a sus niveles anteriores lo cual será evaluable en tanto se consolide la nueva realidad en materia de servicios de tránsito. En cualquier caso, aleatorio al modelo operacional que se está implementando con el presente proceso el comportamiento que se tenga de dichos guarismos deben continuar mejorándose para así extender la expansión que en la prestación de servicios que sigue siendo objetivo del Departamento Administrativo De Movilidad y Seguridad Vial de Tulúa, (DAMSV).

- 2.1.3. GESTIÓN PRESUPUESTAL Y FINANCIERA**

A. ADMINISTRACIÓN FINANCIERA: La Administración Municipal en conjunto con el Concesionario actual, establecieron para el manejo de los recursos generados por la Concesión una CUENTA FIDUCIARIA que aparte de otorgarle transparencia al proceso de recaudo hizo, durante toda la Concesión, más eficiente y eficaz el control y distribución de dichos recursos para las partes involucradas permitiendo que el control y seguimiento que debe realizar el concedente sobre estos registros sea mucho más fácil de realizar y transparente en sus resultados.



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04

Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 19 de 139



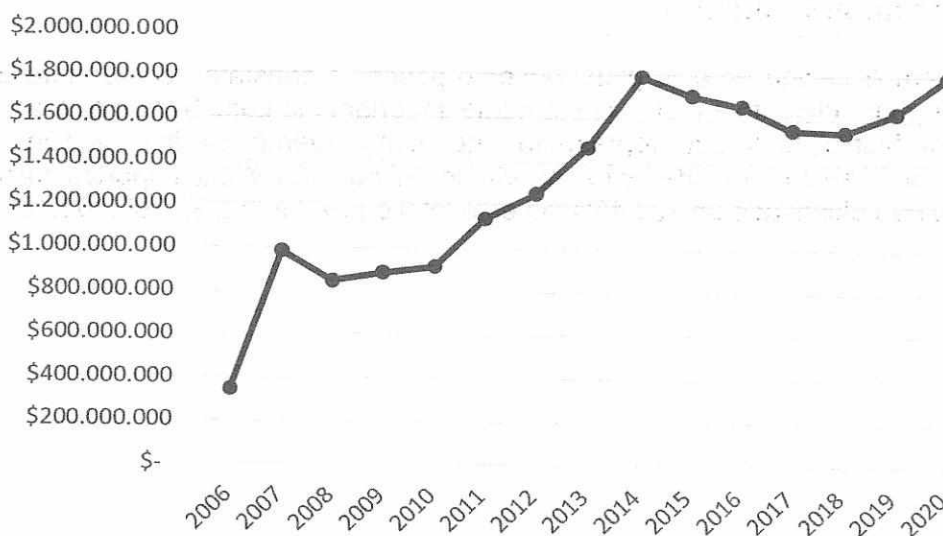
B. LOS APORTES CONTRACTUALES O CONTRAPRESTACIÓN COMO FUENTE DE INGRESO Y FINANCIACIÓN DEL PRESUPUESTO: Este apartado analiza el impacto de los recursos recibidos como contraprestación de la Concesión otorgada y actualmente vigente respecto de la situación presupuestal y de caja del Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial de la Administración Central del Municipio y por lo tanto figurando involucrada en tal presupuesto de Ingresos; Gastos e Inversión.

A lo largo de la ejecución del contrato, el concesionario ha venido cumpliendo con la contraprestación pactada por el ejercicio de la Concesión y dichos recursos, una vez incorporados al presupuesto municipal, se han aplicado aparte de su aporte (contribución) en los ingresos corrientes del Municipio y sus contrapartidas de gastos de funcionamiento a soportar los planes y programas del sector tránsito y transporte buscando su optima utilización.

Estos recursos, acompasados al crecimiento y desarrollo del Organismo de Tránsito en el mercado han presentado un comportamiento creciente y una curva positiva según lo refleja la gráfica incorporada más adelante, que traídos a valor presente de 2020 muestran el desenvolvimiento alcanzado representado, durante todo el contrato, en \$19.510 Millones en valor constante y \$16.410.0 Millones en Pesos Corrientes, cifras bastante significativas sobre la validez de la Concesión al largo de su duración. La actualización se ha realizado mediante la aplicación el IPC certificado por el DANE y su representación es la siguiente:



GRAFICA No 9

CONTRAPRESTACION PAGADA



FUENTE: Elaboración Propia – Actas de Liquidación. En pesos de 2020

Este comportamiento, en el que el valor inicial corresponde a un año no completo (A partir de julio el originario)

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 20 de 139	

y hasta junio el último en gastos e inversiones) muestran una curva sostenida de crecimiento entre 2008 y 2014 y de allí en adelante hasta 2020 una curva estable entre los \$1.600 y \$1.800 millones. En la cifra final cabe recordar que se encuentra la afectación del COVID 19 que condujo a la paralización del Departamento Administrativo De Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá, durante los meses de abril y mayo con una reactivación parcial y paulatina hasta volver a una situación de “normalidad” a partir de septiembre/20 en adelante.

Por otra parte, con relación al desempeño en el futuro inmediato del Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá existe la plena conciencia sobre los efectos que la crisis mundial del COVID-19 generara en todo el planeta y en particular en nuestro país a través de las medidas que en cuanto protección de grupos humanos forjaran unos nuevos escenarios en los que se desarrollará el devenir diario de actividades tanto en el ámbito económico como social y la manera que ello impactará llevando a la conformación de nuevos escenarios para la prestación de servicios y desarrollo de las labores de control que al Departamento le competen. Estas condiciones exigirán, sin lugar a duda, la necesidad de contar con fuentes de recursos económicos para soportar estas contingencias que podrían suscitarse no solamente una (1) vez más sino varias si el control del virus así lo impone.

Por ello, el contar con los recursos de la participación –como fuente del costo de funcionamiento y operación del Departamento Administrativo De Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá, y las inversiones del sector – resulta ser un factor positivo para potenciar estas inversiones requeridas en un sector tan importante y vital para la ciudadanía tuluëña como lo es el de la movilidad y transporte.

En esta forma, y tomada la contraprestación entregada por el Concesionario en pesos corrientes de cada uno de los años analizados y comparada con el presupuesto del sector movilidad y transporte podemos analizar cómo han contribuido dichos montos a financiar las inversiones que se requieren para que el Municipio optimice el control de las vías que lo atraviesan y con ello mejorar la calidad de vida de nuestros conciudadanos. Esto, independiente que cada presupuesto del sector corresponda al Plan de Desarrollo en ejecución y la obtención de otras fuentes para su financiación.

A manera de ejemplificación de este planteamiento podemos constatar, cómo entre 2016 y 2020, según el cuadro insertado más adelante, ha sido ciertamente importante la contribución que en recursos ha efectuado la Concesión al Municipio y que representa que, como fuente de financiación, del total de partidas presupuestadas en el sector movilidad y transporte por \$7.537.184.928 los aportes como contraprestación por el concesionario han alcanzado un 103.45% de este total equivalente a \$7.797.402.158, veamos:



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS**Código:
F-220-04**

Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 21 de 139

BALANCE PRESUPUESTAL

CONCEPTO - AÑO	2016		2017		2018		2019		2020	
	VALOR	PARTIC	VALOR	PARTIC	VALOR	PARTIC	VALOR	PARTIC	VALOR	PARTIC
TRANSFERENCIAS PARTICIPAC MUNICIPIO EN CONTRATO CONCESION	\$ 1.481.096.750	58,70%	\$ 1.440.532.819	91,53%	\$ 1.472.414.805	122,93%	\$ 1.609.994.253	110,66%	\$ 1.793.363.531	227,73%
PRESUPUESTO SECTOR MOVILIDAD	\$ 2.523.152.401		\$ 1.573.874.435		\$ 1.197.761.693		\$ 1.454.913.833		\$ 787.482.566	
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	\$ -		\$ -		\$ 42.900.000		\$ 87.370.000		\$ -	
GASTOS DE PERSONAL	\$ -		\$ -		\$ 42.900.000		\$ 87.370.000		\$ -	
SERVICIOS PERSONALES INDIRECTOS	\$ -		\$ -		\$ 42.900.000		\$ 87.370.000		\$ -	
Servicios Técnicos y de Apoyo a la Gestión	\$ -		\$ -		\$ 42.900.000		\$ 87.370.000		\$ -	
INVERSION	\$ 2.523.152.401		\$ 1.573.874.435		\$ 1.154.861.693		\$ 1.367.543.833		\$ 787.482.566	
TRANSPORTE	\$ 2.523.152.401		\$ 1.573.874.435		\$ 1.154.861.693		\$ 1.367.543.833		\$ 787.482.566	
Sistemas de transporte masivo	\$ 26.000.000		\$ 24.000.000		\$ 28.900.000		\$ 34.000.000		\$ 25.000.000	
Planes de tránsito, educación, dotación de equipos y seguridad vial	\$ 2.497.152.401		\$ 1.403.752.435		\$ 982.611.693		\$ 1.132.243.833		\$ 372.442.566	
Atención y Apoyo a los Procesos de Movilidad y Seguridad Vial			\$ 146.122.000		\$ 143.350.000		\$ 201.300.000		\$ 390.040.000	
EXCEDENTE O FALTANTE	\$ (1.042.055.651)	41,30%	\$ (133.341.616)	8,47%	\$ 317.553.112	26,51%	\$ 242.450.420	16,66%	\$ 1.005.880.965	127,73%
FINANCIACION PRESUPUESTO	\$ (1.042.055.651)	41,30%	\$ (133.341.616)	8,47%	\$ 317.553.112	26,51%	\$ 242.450.420	16,66%	\$ 1.005.880.965	127,73%

ELABORACIÓN PROPIA. FUENTE: Informes de Ejecución Presupuestal

En la contribución por años presentados mientras en 2016 y 2017 en la destinación de recursos para la financiación de cada uno de ellos el Municipio debió, por intermedio de otras fuentes, financiar un 41.30% y 8.47% respectivamente en cada vigencia fiscal para un total de \$1.175.4 Millones en los 2 años para los años 2018 y 2019 se invirtió la relación y una vez financiados los programas de ambos años se produjo un excedente de recursos de 26.51% y 16.66% con valor total de \$560.0 Millones que alimentaron los recursos corrientes y por ende la asunción de gastos de personal del Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá, involucrados en la administración central del ente territorial. Para el año 2020 y como resultado de la afectación COVID 19 y el traumatismo generado en todos los niveles de las entidades territoriales la contribución de recursos por la Concesión creció hasta superar en \$1.005.9 Millones lo presupuestado como Gastos de Funcionamiento e Inversión en el sector central del Municipio con una cuantía de \$787.5 Millones.

Respecto del balance de caja, entendido este como la confrontación de los recursos realmente percibidos respecto de los realmente girados en cada una de las vigencias anteriormente citadas, encontramos según el cuadro más allá exhibido que mientras los presupuestos anteriormente expuestos giraron recursos efectivos por \$5.454.5 Millones la Concesión traslado al Municipio caudales por \$7.797.4 Millones, es decir, un 143.0% de lo girado y por ende un excedente en las cuentas del Municipio y por el total de años analizados de \$2.343.8 Millones con los cuales se surtieron las fuentes de financiación de los costos de personal del Organismo de Tránsito, manteniendo así la destinación legal para los mismos, revisemos:



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

**Código:
F-220-04**

Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 22 de 139



SIGI
Sistema de Gestión Integrado

TABLA No 7

BALANCE CAJA

CONCEPTO - AÑO	2016		2017		2018		2019		2020 ⁽¹⁾	
	VALOR	PARTIC	VALOR	PARTIC	VALOR	PARTIC	VALOR	PARTIC	VALOR	PARTIC
TRANSFERENCIAS PARTICIPAC MUNICIPIO EN CONTRATO CONCESION	\$ 1.481.096.750	73,35%	\$ 1.440.532.819	114,95%	\$ 1.472.414.805	261,04%	\$ 1.609.994.253	113,16%	\$ 1.793.363.531	918,78%
GIROS PRESUPUESTO SECT MOVILIDAD	\$ 2.019.322.000		\$ 1.253.133.194		\$ 564.056.870		\$ 1.422.743.299		\$ 195.190.000	
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	\$ -		\$ -		\$ 42.900.000		\$ 87.370.000		\$ -	
GASTOS DE PERSONAL	\$ -		\$ -		\$ 42.900.000		\$ 87.370.000		\$ -	
SERVICIOS PERSONALES INDIRECTOS	\$ -		\$ -		\$ 42.900.000		\$ 87.370.000		\$ -	
Servicios Técnicos y de Apoyo a la Gestión	\$ -		\$ -		\$ 42.900.000		\$ 87.370.000		\$ -	
INVERSION	\$ 2.019.322.000		\$ 1.253.133.194		\$ 521.156.870		\$ 1.335.373.299		\$ 195.190.000	
TRANSPORTE	\$ 2.019.322.000		\$ 1.253.133.194		\$ 521.156.870		\$ 1.335.373.299		\$ 195.190.000	
Sistemas de transporte masivo	\$ 26.000.000		\$ 24.000.000		\$ 28.900.000		\$ 34.000.000		\$ -	
Planes de tránsito, educación, dotación de equipos y seguridad vial	\$ 1.993.322.000		\$ 1.084.366.194		\$ 348.906.870		\$ 1.101.236.641		\$ -	
Atencion y Apoyo a los Procesos de Movilidad y Seguridad Vial	\$ -		\$ 144.767.000		\$ 143.350.000		\$ 200.136.658		\$ 195.190.000	
EXCEDENTE O FALTANTE FINANCIACION PRESUPUESTO	\$ (538.225.250)	-26,65%	\$ 187.399.625	14,95%	\$ 951.257.935	168,65%	\$ 274.620.954	19,30%	\$ 1.598.173.531	818,78%



(1) Gastos e Inversión proyección con base a ejecución a 30 de junio 2020. Ingresos corresponde a Participación ejecutada hasta 31 diciembre 2020

ELABORACIÓN PROPIA. FUENTE: Informes de Ejecución Presupuestal

En cuanto al comportamiento por anualidades se observa que mientras en el año 2016 el Municipio, utilizando fuentes diferentes de financiación apporto \$538.2 Millones con el fin de solventar los giros efectivos de los compromisos presupuestales contraídos en la vigencia fiscal, en los años subsiguientes (2017; 2018 y 2019) se generaron excedentes por \$187.4 Millones; \$951.3 Millones; \$274.6 Millones llegando a 2020, en el que a pesar de la Pandemia, el excedente ascendió en el año de 2020 a \$1.598.2 Millones que aliviaron los recursos requeridos para financiar los gastos de personal de los funcionarios de la entidad vinculados a través de la Administración Central del Municipio. Resulta importante que dichas contribuciones se fortalezcan y – ojalá – permitan una cabal financiación en ambos frentes de acción de la administración municipal.

En resumen, desde los apartados presupuestales y de caja la Concesión otorgada por el Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá en 2005 y próxima a terminar su ejecución ha mostrado unos resultados importantes para el Municipio y el sector en que se desempeña haciendo factible que con un mayor conocimiento al que se contaba para el proceso anterior se formule un nuevo proceso en el que el propósito principal lo constituye que los resultados sean mayormente positivos para el Municipio y la contribución a un mejor desempeño en lo relacionado con tecnologías y mecanismos de optimización al control de tránsito más evidentes y concurrentes a la reducción de la accidentalidad en las vías que circulan por el Municipio.

Por ello, una vez escrutado el anterior panorama y en aras de seguir contribuyendo en el fortalecimiento de

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI <small>Sistema de Gestión Integrado</small>
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 23 de 139	

ingresos no tributarios del ente territorial sobre la que se mueve, recurrentemente, la entidad como parte de la Administración Central, aunque, de manera general, haya existido una buena evolución, en este tópico se debería, a través del presente proceso:

- **Lograr un Aumento de la Eficiencia y Eficacia:**



Los procesos misionales de trámites y recaudo de multas y comparendos, con base en tecnologías de punta, deben optimizarse para obtener – sobre todo en multas – una mejora sensible en la recuperación del debido cobrar y con ello fortalecer los recursos que requieren los programas de inversión del Departamento Administrativo De Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá.

En el caso de los tramites y otras actividades es necesario continuar optimizando el concepto de **EXCELENTE SERVICIO** ampliando para ello las actuales instalaciones optimizándolas en cuanto a comodidad y funcionabilidad para potenciar la prestación de servicios y convertir el Departamento Administrativo De Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá, en una entidad modelo y líder en la región y con ello maximizar el interés de los ciudadanos para matricular o trasladar sus rodantes al organismo de tránsito del Municipio;

- **CONCLUSIONES:**

Frente al análisis anteriormente expuesto se pueden obtener las conclusiones que a continuación se expresan:

- a. La actual Concesión de servicios del Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo de Movilidad Y Seguridad Vial, que finalizará su ejecución el 28 de diciembre de 2021, ha representado un cambio positivo para los ciudadanos tulueños y la Administración Municipal en la prestación de servicios de buena calidad con la debida eficiencia y eficacia que requiere el desarrollo de funciones administrativas;
- b. En el aspecto operativo la entidad cuenta con procedimientos eficientes en todas sus áreas cobijando el archivo y un buen nivel tecnológico que han permitido su consolidación a través de la buena prestación de servicios de manera tal que su eficiencia y eficacia en el desarrollo de las tareas sea la que requiere y demanda la ciudadanía de nuestro Municipio.
- c. Respecto del escenario presupuestal los ingresos se encuentran en niveles medios y generan excedentes que se destinan a la inversión pero que aún no logran ser lo suficientemente amplios para cubrir las necesidades de inversión que se requieren realizar para alcanzar los óptimos niveles tecnológicos y operativos que permitan continuar mejorando al Departamento Administrativo De Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá.
- d. Acerca de las circunstancias financieras, aunque existe un superávit presupuestal y de caja que se consolida en la Administración Central del Municipio es bien claro que persiste la necesidad de generar recursos operativos frescos y adicionales que permitan unos mejores

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 24 de 139	

niveles de inversión que sigan permitiendo mejorar las condiciones de seguridad vial en el Municipio.

- e. Ante lo anterior la capacidad de inversión del Departamento Administrativo De Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá, en aras de continuar con la optimización y mejoramiento de su infraestructura; tecnología y equipos se encuentra bastante reducida frente a los grandes requerimientos misionales y legales que se mantiene vigentes, especialmente frente a los altos niveles de accidentalidad que se vienen registrando y que constituyen una importante amenaza para la ciudadanía tuluëña.
- f. En este panorama el desarrollar una concesión de 2ª generación para el Municipio de Tuluá optimizando su alcance y fortaleciendo en primer lugar la capacidad de control de tránsito y prestación de servicios en una sede más amplia y cómoda para la ciudadanía tuluëña al igual que continuar con las mejoras tecnológicas y de equipamiento necesarias para mantener la competitividad del Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá, aparece como una solución óptima y favorable a los intereses del Municipio de Tuluá.

El camino más expedito encontrado para tal fin se manifiesta y evidencia en la contratación en 2ª generación de un organismo de apoyo a la gestión; operación y administración del Organismo de Tránsito en los términos previstos, especialmente, por el estatuto contractual de una parte y el Código Nacional de Tránsito de la otra, según se expondrá a continuación y a lo largo del presente documento.

Del análisis anterior se desprende que El Municipio De Tuluá - Departamento Administrativo De Movilidad Y Seguridad Vial, requiere a través del contrato de CONCESION de 2ª generación la participación de un ente o persona particular o pública para desarrollar la gestión de servicios referida a las actividades de los Registros Automotor; Conductores e Infractores; la optimización de la semaforización y el aporte de pruebas sobre contravenciones al Código Nacional de Tránsito a través de la implementación de la Detección Electrónica de Infracciones – DEI.

El procedimiento de selección del Concesionario ha de ser forzosamente, la licitación, que es, por defecto, el sistema de selección que la normatividad de contratación estatal prevé como mecanismo para determinar entre la mayor cantidad de propuestas posibles, cuál de ellas reúne con mayor calidad y claridad las exigencias del pliego de condiciones, de forma tal que se realicen los fines de la contratación estatal regulado en la Ley 80 de 1.993, LEY 1150 DE 2007, sus modificaciones y sus decretos Reglamentarios.

2.1. DESCRIPCIÓN DEL OBJETO A CONTRATAR CON SUS ESPECIFICACIONES Y LA IDENTIFICACIÓN DEL CONTRATO A CELEBRAR.

2.2.1. OBJETO.

El objeto de la presente Licitación es la Adjudicación del Contrato de Concesión para la **“ENTREGAR EN CONCESIÓN LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS ADMINISTRATIVOS DE LOS REGISTROS MUNICIPALES AUTOMOTOR Y NO AUTOMOTOR, DE CONDUCTORES, INFRACTORES, TARJETAS DE OPERACIÓN, DEMÁS REGISTROS DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE, ASÍ COMO LOS OTROS TRÁMITES Y SERVICIOS DELEGABLES EN PARTICULARES DEFINIDOS POR EL MUNICIPIO DE TULUÁ – VALLE DEL CAUCA – DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, DESARROLLANDO LA**



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04

Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 25 de 139



INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y LA ADECUACIÓN FÍSICA DE ÁREA DE SERVICIOS A UTILIZAR”

Los Servicios complementarios de tránsito que serán objeto del contrato de concesión, son las siguientes:

ITEM	DESCRIPCION DEL SERVICIO	MARCO LEGAL
1	MODERNIZACION, IMPLEMENTACIÓN, GESTIÓN, OPERACIÓN Y SISTEMATIZACIÓN DE LOS SERVICIOS OPERATIVOS Y ADMINISTRATIVOS DE OPERACIÓN DEL REGISTRO AUTOMOTOR: 1. REGISTRO NACIONAL DE AUTOMOTORES. 2. REGISTRO NACIONAL DE CONDUCTORES. 3. REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE TRÁNSITO. 4. REGISTRO NACIONAL DE ACCIDENTES DE TRANSITO. 5. REGISTRO NACIONAL DE INFRACCIONES DE TRANSITO. 6. REGISTRO NACIONAL DE SEGUROS. 7. REGISTRO NACIONAL DE PERSONAS NATURALES O JURÍDICAS, PÚBLICAS O PRIVADAS QUE PRESTAN SERVICIOS AL SECTOR PÚBLICO. 8. REGISTRO NACIONAL DE REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES. 9. LOS REGISTROS EN MATERIA DE TRANSITO SUCEPTIBLES DE SER ADMINISTRADOS POR PARTICULARES Y QUE SE ENCUENTREN EN CABEZA DEL ORGANISMO DE TRÁNSITO DE TULUA.	Artículo 8 Ley 769 del 2002
2	APOORTE; APOYO OPERATIVO; SOPORTE DE GESTIÓN Y TRAMITE DE PERMISOS PARA SISTEMAS AUTOMATICOS O SEMIAUTOMATICOS PARA DETECCIÓN ELECTRÓNICA DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO (SAST) MOVILES O FIJOS.	Leyes 769 de 2002; 1843 de 2017 Resolución 181 de 2020 ANSV
3	SOPORTE TECNOLÓGICO INTEGRAL PARA EL REGISTRO NACIONAL DE INFRACTORES (RNI) ENCAMINADO A LA GESTIÓN CONTRAVENCIONAL Y DE RECUPERACIÓN DE CARTERA CON ACOMPAÑAMIENTO JURÍDICO.	Artículo 159 parágrafo 1 y 2 de Ley 769 del 2002 y Ley 1383 del 16 de marzo del 2010 artículo 22
4	ELABORACIÓN, SUMINISTRO Y CONTROL DE LAS ESPECIES VENALES.	Artículo 43 Ley 769 del 2002 el capítulo II de la Ley 1005 de 2006
5	ADECUACIÓN DE LA SEDE ADMINISTRATIVA Y OPERATIVA DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DE TULUÁ PARA EL FUNCIONAMIENTO Y ATENCIÓN DE LA CIUDADANÍA POR PARTE DEL CONCESIONARIO. (Ver Complemento Nro. 5)	Ley 1341 de 2009, Resolución No.3066 de 2011 Reglamentado Parcialmente por el Decreto Nacional 2693 de 2012,
6	ADECUACION DE INSTALACIONES Y SISTEMAS PARA QUE EL ORGANISMO DE TRANSITO, CON APOYO OPERATIVO DEL CONCESIONARIO PUEDA DICTAR CURSOS SOBRE REDUCCIÓN DE MULTAS Y NORMAS DE TRÁNSITO.	Ley 769 de 2002 - Artículo 136
7	APOORTE DE SEMAFOROS Y SU INSTALACIÓN PARA 10 CRUCES SEMAFORICOS EN EL SECTOR URBANO DEL MUNICIPIO (Ver Complemento Nro. 4)	Artículo 117 Ley 769 del 2002

8	PRESTACIÓN DEL SERVICIO EN ALIANZA CON TERCEROS O DIRECTAMENTE O EQUIPAMIENTO; DOTACIÓN Y APOYO OPERATIVO DEL CENTRO INTEGRAL DE ATENCIÓN A CONDUCTORES (CIA) DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DE TULUÁ.	Ley 769 de 2002, Artículos 2 y 136; Decreto 019 de 2012 Artículo 205; Resolución Min transporte 3204 de 2010.
9	PREVIO ESTUDIO DE VIABILIDAD PRESTACIÓN DEL SERVICIO EN ALIANZA CON TERCEROS O DIRECTAMENTE CON EL CONCESIONARIO LA IMPLEMENTACION Y APOYO OPERATIVO DEL CENTRO DE APOYO LOGISTICO DE EVALUACIÓN (CALE) DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DE TULUÁ.	Ley 769 Artículo 19; Decreto 19 de 2012 Artículo 196 y Resolución 1349 de 2017 Mintransporte.

El proceso de concesión de los servicios del organismo de tránsito tiene como premisa garantizar la prestación del servicio público en términos de calidad, eficiencia y eficacia siendo a cuenta y riesgo del concesionario tanto inversiones como gastos y costos y, solamente, teniendo como fuente de ingresos o contraprestación las tasas; tarifas y multas cedidas en su favor.

Por consiguiente, se pretende suministrar una información y unos servicios con estándares de calidad, oportunidad, seguridad y confiabilidad, del más alto nivel que se sujeten a los modelos aplicados en materia de gestión pública.



Razonablemente con lo anterior, acerca de la inversión, se requiere establecer medidas administrativas de colaboración a la prestación del servicio de registro de automotores, registro de conductores, registro de infracciones de tránsito, el cual incluye la gestión de los procedimientos y administración correspondiente a comparendos, informes de sanciones y multas, registro de licencias de tránsito, registro de licencias de conducción, elaboración de especies venales y todos los registros de tránsito y transporte susceptibles de ser administrados por particulares y que se encuentren en cabeza del Municipio de Tuluá – Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá, cumpliendo los requisitos y procedimientos establecidos por la Ley 769 de 2002, el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transportes y las directrices del RUNT.

Estos servicios deberán prestarse de acuerdo con las necesidades actuales de la ciudadanía con la adecuación idónea del punto de servicio, un alto nivel tecnológico y excelentes tiempos de respuesta.

Para lo anterior y por la amplitud de los servicios concesionados, es dable mencionar como elementos orientadores de la ejecución contractual, lo siguiente:

a. Servicios susceptibles de encargo

Conforme con la Ley 769 de 2002 y el desarrollo jurisprudencial al respecto, se tiene que la operación y prestación de los servicios de los trámites de tránsito propios a los registros de automotores, de infractores, de conductores y otros registros de tránsito susceptibles de ser operados por particulares en cabeza del Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá; la sistematización de los servicios, la modernización tecnológica de los sistemas de regulación y control vial, el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, la administración, liquidación, recaudo y distribución de las multas; recepción de documentos o proyección de respuestas a peticiones de tipo administrativo; en concordancia con la Ley 769 de 2002, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, la instrumentación del

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 27 de 139	

cobro de las multas, el apoyo tecnológico, son servicios a cargo del Organismo de Tránsito pero susceptibles de comisionar en particulares, en otras palabras, pueden ser contratados con terceros ya que no demandan estar revestidos de autoridad para su ejecución. Lo anterior, admite suministro de software, hardware, adecuaciones físicas, muebles y enseres, así como la prestación de los servicios de atención a usuarios asociados a tales actividades.

b. Servicios y trámites no susceptibles de encargo

Conforme a lo previsto en el literal anterior, igualmente tenemos que por mandato legal algunas actividades ostentan la calidad de funciones públicas indelegables, pues demandan de la denominación como servidor público en quien la ejerce y por tanto no son susceptibles de encargo a particulares:

- 1) Administración, fiscalización, liquidación, cobro y recaudo de impuestos;
- 2) Servicios y actividades de los agentes de tránsito;
- 3) Funciones de la inspección de tránsito – Trámite contravencional sancionatorio o absolutorio;
- 4) Ejercicio de la autoridad, mediante el control y la vigilancia de la movilidad en el territorio de su competencia;
- 5) Permisos de cargue o descargue;
- 6) Funciones presupuestales;
- 7) Funciones indelegables en cobro coactivo, distintas de las permitidas o desarrolladas en el capítulo de aspectos jurídicos en torno al proyecto;
- 8) Valoración de las pruebas de infracciones de tránsito;
- 9) Aprobación de acuerdos de pago;
- 10) Funciones que por Ley son indelegables en particulares.



c. Renovación de equipos

El Concesionario como gasto obligatorio en la ejecución del contrato, deberá dentro de los primeros dos (2) meses de los años ocho (8) y quince (15) contados a partir del inicio de la etapa operativa, surtir una renovación de equipos tecnológicos utilizados para la prestación de servicios al ciudadano, lo que permitirá al Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá, contar permanentemente con tecnología de punta en perfecto funcionamiento para una buena prestación al usuario y a efectos de la reversión a favor de la entidad; de conformidad con los tiempos previstos en los manuales de obsolescencia de los respectivos fabricantes.

d. Correo

El concesionario deberá asumir, todos los costos inherentes del correo certificado o con prueba de entrega en los términos que autoriza la Ley 769 de 2002, respecto de la correspondencia para las notificaciones que debe surtir el Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad de: Las infracciones de tránsito y sus soportes cuando dichas pruebas son obtenidas por el Sistemas Automáticos o Semiautomáticos de Sanciones de Tránsito (SAST) o son tomadas por personal de control de tránsito Municipal o Nacional, en los términos que regula el Artículo 135 de la Ley 769 de 2002; de los mandamientos de pago del proceso coactivo y demás actos procesales que lo demanden; y de las respuestas a derechos de petición o de acciones judiciales respecto de los servicios concesionados.

Así mismo, deberá disponer el personal operativo o administrativo correspondiente que sirva de apoyo al

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI <small>Sistema de Gestión Integrado</small>
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 28 de 139	

Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá, para la realización de imposición, cargue y seguimiento de la correspondencia asumida.

2.2. ALCANCE TÉCNICO DE LA CONCESION.

El proyecto comprende la financiación total a cargo del Concesionario, bajo su propia cuenta y riesgo. en todas las fases del proyecto de los requerimientos tecnológico y operativos definidos en adelante como **Condiciones Técnicas - Tecnológicas y Condiciones de Operación** y las que se incluyen en el Anexo Técnico, que se publicará como anexo dentro del proceso.

2.3 PLAZO DE EJECUCIÓN.

Teniendo en cuenta las inversiones iniciales requeridas y los 4 a 5 años que se requieren para la maduración de la inversión (Pasar de pérdidas a utilidades), la ocurrencia de flujos positivos significativos más allá del 7º año y la recomendación reciente de los expertos sobre los proyectos de servicios estatales que considera que las mismas deben tomar **VEINTE (20) años prorrogables en términos de Ley**, con el objetivo que el Concesionario consolide prácticas de calidad y eficiencia en el servicio, se adopta dicho número de años como duración de la CONCESIÓN. De estos, hasta los **doce (12) primeros meses corresponden a la etapa de implementación y transición; la operación y explotación de los servicios y/o suministro de bienes concesionados, se debe iniciar a partir del 13 de enero de 2022**, en razón a la continuidad del servicio público prestado.

En virtud del acuerdo 013 del 22 de diciembre de 2020 el Concejo Municipal de Tuluá autorizó al alcalde municipal para adelantar *el proceso de concesión de servicios y suministro de bienes prestados por el Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial, se confieren facultades al Alcalde Municipal y se dictan otras*

disposiciones, los cuales puedan según la Ley ser delegados, conforme al Acuerdo citado por un plazo máximo de hasta veinte (20) años.

2.4. VALOR DE LA CONCESION.

Por tratarse de una Concesión de valor indeterminado pero cuantificable en el tiempo, el contrato a suscribirse para efectos de Valor Fiscal y Otorgamiento de Garantías se encontrará sujeto a las inversiones estimadas para el mismo y que inicialmente se fijan en **SIETE MIL QUINIENTOS MILLONES DE PESOS (\$7.500.000.000)** correspondientes a la inversión inicial y la 1ª reinversión al año 8º de ejecución del contrato de concesión.

3. INFORMACIÓN DEL PROYECTO

3.1 PROGRAMA N/A

3.2 NOMBRE PROYECTO N/A

3.3 No. REGISTRO BPIM N/A

4. IDENTIFICACION DEL OBJETO DEL CONTRATO O CONVENIO



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04



Versión: 08



Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 29 de 139

“ENTREGAR EN CONCESIÓN LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS ADMINISTRATIVOS DE LOS REGISTROS MUNICIPALES AUTOMOTOR Y NO AUTOMOTOR, DE CONDUCTORES, INFRACTORES, TARJETAS DE OPERACIÓN, DEMÁS REGISTROS DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE, ASÍ COMO LOS OTROS TRÁMITES Y SERVICIOS DELEGABLES EN PARTICULARES DEFINIDOS POR EL MUNICIPIO DE TULUÁ – VALLE DEL CAUCA – DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, DESARROLLANDO LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y LA ADECUACIÓN FÍSICA DE ÁREA DE SERVICIOS A UTILIZAR”

4.1 ALCANCE DEL CONTRATO O CONVENIO

Actividades:	Entregables:	Evidencias:
<p>1). Modernización, implementación, gestión, operación y sistematización de los servicios operativos y administrativos de operación del registro automotor:</p> <p>A. Registro nacional de automotores. B. Registro nacional de conductores. C. Registro nacional de licencias de tránsito. D. Registro nacional de accidentes de tránsito. E. Registro nacional de infracciones de tránsito. F. Registro nacional de seguros. G. Registro nacional de personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que prestan servicios al sector público. H. Registro nacional de remolques y semirremolques. I. Los registros en materia de tránsito susceptibles de ser administrados por particulares y que se encuentren en cabeza del organismo de tránsito de Tuluá. (Artículo 8 Ley 769 del 2002).</p>	<p>Informe mensual que será entregado dentro de los cinco primeros días corrientes</p>	<p>Informe mensual de la fiducia</p>
<p>2). Aporte, apoyo operativo, soporte de gestión y tramite de permisos para sistemas automáticos o semiautomáticos para detección electrónica de infracciones de tránsito (SAST) móviles o fijos. (Leyes 769 de 2002; 1843 de 2017 resolución 181 de 2020 ANSV).</p>	<p>Informe cuando aplique</p>	<p>Informe cuando se implemente</p>
<p>3). Soporte tecnológico integral para el registro nacional de infractores (RNI) encaminado a la gestión contravencional y de recuperación de cartera con acompañamiento jurídico. (Artículo 159 parágrafo 1 y 2 de Ley 769 del 2002 y ley 1383 del 16 de marzo del 2010 artículo 22)</p>	<p>Informe mensual que será entregado dentro de los cinco primeros días corrientes</p>	<p>Informe mensual de la fiducia</p>
<p>4). Elaboración, suministro y control de las especies venales. (Artículo 43 ley 769 del 2002 el capítulo II de la ley 1005 de 2006).</p>	<p>Informe mensual que será entregado dentro de los cinco primeros días corrientes</p>	<p>Informe mensual de la fiducia</p>
<p>5). Adecuación de la sede administrativa y operativa del</p>		



 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI (Sistema de Gestión Integrado)
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 30 de 139	

Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá, para el funcionamiento y atención de la ciudadanía por parte del concesionario. (Ley 1341 de 2009, resolución No.3066 de 2011 reglamentado parcialmente por el decreto nacional 2693 de 2012).	Informe cuando aplique	Informe cuando se implemente
6). Adecuación de instalaciones y sistemas para que el organismo de tránsito, con apoyo operativo del concesionario pueda dictar cursos sobre reducción de multas y normas de tránsito. (Ley 769 de 2002 - artículo 136).	Informe cuando aplique	Informe cuando se implemente
7). Aporte de semáforos y su instalación para 10 cruces semaforicos en el sector urbano del Municipio. (Artículo 117 Ley 769 del 2002)	Informe cuando aplique	Informe cuando se implemente
8). Prestación del servicio en alianza con terceros o directamente o equipamiento, dotación y apoyo operativo del centro integral de atención a conductores (CIA) del Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá. (ley 769 de 2002, artículos 2 y 136; Decreto 019 de 2012 artículo 205; Resolución Min. Transporte 3204 de 2010)	Informe cuando aplique	Informe cuando se implemente
9). Previo estudio de viabilidad prestación del servicio en alianza con terceros o directamente con el concesionario la implementación y apoyo operativo del centro de apoyo logístico de evaluación (CALE) del Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá. (Ley 769 artículo 19; Decreto 19 de 2012 artículo 196 y Resolución 1349 de 2017 Min. Transporte).	Informe cuando aplique	Informe cuando se implemente

4.2 OBLIGACIONES DE LAS PARTES:

4.2.1. OBLIGACIONES DEL MUNICIPIO DE TULUÁ

1. Actualizar, anualmente dentro de los cinco (5) primeros días calendario del año en que se hable, las Tasas y Tarifas de los servicios prestados por la concesión y que corresponde fijarlos al Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá.
2. Ejercer el control de tránsito y sanción de los contraventores a la normatividad del Código Nacional de Tránsito en la red vial del Municipio con personal del Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá.
3. Apoyar y propiciar las actividades de coordinación para la instalación, operación y puesta en funcionamiento de las actividades concesionadas.
4. Coadyuvar con el Concesionario y los estudios que este haya realizado los diferentes permisos, licencias o peticiones que se requieran ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) o cualquier otra Entidad a la que se deban solicitar autorización, para lograr la autorización de operación de los SAST aportados por el concesionario destinado a la seguridad vial y a la reducción de la Accidentalidad en el Municipio de Tuluá, como parte elemental en la consolidación del contrato de Concesión.

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 31 de 139	

5. Representar y/o autorizar al concesionario ante los diferentes entes nacionales de tránsito y transporte, en su calidad de organismo de apoyo al Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá.
6. Ejercer la defensa del Contrato resultante y realizar las reclamaciones correspondientes ante conflicto de competencias o situaciones que entorpezcan el normal desarrollo del contrato.
7. Ejercer la Interventoría general del contrato mediante la contratación de una Interventoría con la correspondiente idoneidad, experticia y experiencia.
8. Formular por escrito las sugerencias que estime conveniente en el desarrollo del contrato, sin perjuicio de la autonomía operativa, administrativa, técnica y financiera del Concesionario.
9. El Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial, suministrará y entregará la información pertinente, y prestará toda la colaboración necesaria con el fin de que el contratista pueda ejecutar de manera eficiente y eficaz el objeto del contrato.
10. Respecto de las actividades públicas propias e indelegables de la entidad y relacionadas con el proyecto, ejercerlas oportunamente y disponer el personal suficiente e idóneo que se requiera. Entre estas principalmente, las concernientes a valoración de las pruebas, de inspección de tránsito o contravencional y las de cobro coactivo. Para tal efecto dispondrá en coordinación para la ejecución permanente del contrato de concesión, de mínimo un Agente de Tránsito en el proceso de notificación de órdenes de comparendo con pruebas obtenidas con SAST (Validación e imposición del comparendo) y del (los) funcionario (s) con autoridad que dirijan el Proceso contravencional y el Proceso Coactivo de forma masiva y conforme a los sistemas implementados.
11. Igualmente deberá establecer una supervisión permanente e integral a la interventoría de la concesión, con el fin de que se dé cumplimiento al contrato.
12. Cumplir, en todo momento, con su obligación de ejercer la regulación, el control, valoración de pruebas, la vigilancia y la orientación de la función administrativa, que corresponderá en todo momento, dentro del marco legal a la autoridad o entidad pública titular de la función, la que, en consecuencia, deberá impartir las instrucciones y directrices necesarias para su ejercicio.
13. Las demás que se establezcan a lo largo de este documento y las que determine la Ley.
14. Las demás que se establezcan a lo largo de este documento y las que determine la Ley.

4.2.2. OBLIGACIONES BÁSICAS DEL CONCESIONARIO:

Además de las obligaciones que de manera general establece el Artículo 5º de la Ley 80 de 1993 y aquellas que corresponden a la naturaleza del contrato de concesión, EL CONCESIONARIO deberá observar y cumplir las actividades que sean necesarias para el adecuado desarrollo del objeto del contrato; teniendo para estos efectos en cuenta que la prestación de los servicios se realiza por su cuenta y riesgo y que en consecuencia el Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá en todo momento, en lo que se relaciona con el objeto del contrato, no asume responsabilidades distintas de las establecidas en la Ley y que son indelegables al contratista y las detalladas en sus obligaciones con respecto al contrato resultante en la presente contratación.

1. Cumplir con los deberes establecidos en el Artículo 5 de la Ley 80 de 1.993.
2. Suscribir el contrato dentro del plazo establecido en el cronograma del proceso y cumplir con los requisitos de legalización, en la oportunidad establecida para el efecto.
3. Cumplir con las obligaciones frente al pago de salarios, prestaciones sociales, sistema de seguridad social integral, parafiscales (Cajas de Compensación Familiar, SENA e ICBF) de conformidad con el artículo 50 de la Ley 789 del 27 de diciembre de 2002, en concordancia con la Ley 828 del 10 de julio de 2003, Decreto 1703 de 2002, ley 1607 del 2012 y demás normas concordantes, requisitos que deberá tener en cuenta durante la ejecución y liquidación del contrato, por cual, independiente del



ESTUDIOS PREVIOS

**Código:
F-220-04**





Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 32 de 139

- mecanismo de pago que se determine contractualmente, deberá allegar, de manera mensual vencida, la Certificación expedida por el Revisor Fiscal o Representante Legal, según corresponda, con la cual acredite el pago de sus obligaciones frente al Sistema de Seguridad Social Integral.
4. Cumplir con normas laborales establecidas en el Código Sustantivo del Trabajo respecto del personal utilizado en el cumplimiento del objeto contractual, igualmente con observancia a las normas de seguridad social integral, parafiscales (Cajas de Compensación Familiar, SENA e ICBF).
 5. Pagar los costos directos e indirectos que implique el cumplimiento del objeto contractual, tales como impuestos, retenciones, tasas, gastos de legalización, transporte, etc. En consecuencia, el precio ofertado se entiende incluye dichos costos;
 6. Garantizar el contrato, en los riesgos y vigencias establecidas en él y efectuar las modificaciones necesarias dentro de la etapa de ejecución o liquidación.
 7. Constituir el Fideicomiso de recaudo y administración de recursos.
 8. Cumplir con la totalidad de los requerimientos técnicos contenidos en cada uno de los anexos del proceso.
 9. Mantener vigentes y Presentar al Municipio de Tuluá – Departamento Administrativo De Movilidad y Seguridad Vial, todas las garantías objeto del contrato y demás documentos a que esté obligada de manera oportuna, cumpliendo las condiciones técnicas, económicas, jurídicas, financieras y comerciales, de conformidad con el Pliego de Condiciones definitivo y la Propuesta, que ampare los riesgos del contrato, a través de pólizas constituidas por una compañía aseguradora, vigilada por la superintendencia financiera.
 10. Suscribir el Acta de Inicio de ejecución del contrato.
 11. Responder, en lo posible y dentro de lo establecido en la Ley, a las consultas efectuadas por el Municipio de Tuluá – Departamento Administrativo de Movilidad Y Seguridad Vial de Tuluá, dentro de los (5) días hábiles siguientes a la fecha del recibo de la solicitud.
 12. Programar las actividades que deba desarrollar para el cumplimiento del objeto del contrato.
 13. Rendir y elaborar los informes, conceptos, estudios y demás trabajos que se le soliciten en desarrollo del contrato.
 14. Consultar con la interventoría del Contrato las inquietudes que se presenten en relación con la ejecución de este.
 15. Acatar las instrucciones que durante el desarrollo del contrato se le impartan por parte del Municipio de Tuluá – Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial.
 16. Obrar con lealtad y buena fe en las distintas etapas contractuales, evitando dilaciones y entramamientos.
 17. Informar de inmediato y por escrito, a la interventoría del contrato y/o al Departamento Administrativo de movilidad y seguridad vial, la ocurrencia de situaciones de fuerza mayor o caso fortuito que puedan afectar la ejecución del contrato, incluyendo las recomendaciones que procedan según el caso, así como cualquier novedad o anomalía.
 18. Informar inmediatamente al Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo de movilidad y seguridad vial, y demás autoridades competentes cuando se presente peticiones o amenazas de quienes actúan por fuera de la ley, con el fin de obligar al Concesionario a hacer u omitir algún acto o hecho que le compete o que resulte determinante para el adecuado cumplimiento del presente contrato.
 19. Mantener la reserva profesional sobre la información que le sea suministrada por parte del Municipio - Departamento Administrativo de movilidad y seguridad vial o a la que tenga acceso para el desarrollo del objeto del contrato.
 20. Cumplir con las disposiciones legales y reglamentarias referentes al medio ambiente, urbanismo y aquellas que le sean exigibles.

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI <small>Sistema de Gestión Integrado</small>
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 33 de 139	

21. Asumir por su cuenta y riesgo todos los imprevistos económicos y físicos que conlleve la ejecución del contrato.
22. El Concesionario elegido, será responsable ante las autoridades de los actos u omisiones en el ejercicio de las actividades que desarrolle en virtud del contrato, cuando con ellos cause perjuicio a la Entidad o a terceros.
23. Responder por los daños, perjuicios o reclamaciones que se causen con ocasión de la vinculación de personal, la celebración de subcontratos, la adquisición de bienes y equipos y la instalación y operación de este, de conformidad con lo que se establezca en el Contrato.
24. Proporcionar todas las facilidades y toda la ayuda que corresponda para hacer efectivo el derecho de los funcionarios autorizados por el Municipio de Tuluá Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial y la interventoría de tener libre acceso a todos los lugares donde se realicen actividades o trabajos para la ejecución del Contrato y a obtener la información requerida para el cumplimiento de sus labores de control.
25. Cumplir con las obligaciones ambientales que llegaran a ser exigibles con ocasión de la ejecución del objeto contratado, en el evento en que la normatividad ambiental resulte aplicable.
26. Mantener en buen estado y asegurados todos los equipos, plataforma tecnológica, elementos de seguridad, software y en general, todo bien tangible o intangible que se utilice para el cumplimiento de las obligaciones a su cargo.
27. Pagar todas las obligaciones fiscales que se deriven del Contrato de Concesión y del Fideicomiso.
28. En los casos en los que se presenten atrasos en el desarrollo del Contrato por estimación deficiente o demoras en el plan de trabajo, correrán por cuenta y riesgo del CONCESIONARIO, los recursos que éste deberá adicionar para cumplir el plan de trabajo establecido para la ejecución del contrato resultante.
29. El CONCESIONARIO será responsable de prestar los servicios contratados con la infraestructura técnica y humana y los sistemas y procedimientos establecidos en su Propuesta y en los respectivos pliegos de condiciones del proceso.
30. El CONCESIONARIO deberá cumplir todas las condiciones de Operación, empleando los recursos y requerimientos necesarios para prestar el servicio de conformidad con los estándares correspondientes.
31. El CONCESIONARIO se obliga especialmente a mantener indemne al Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial a sus empleados y a terceros por cualquier reclamación originada en las siguientes causas:
 - a. Por vulneración de derechos de propiedad intelectual (derechos de autor y derechos de propiedad industrial) Como consecuencia del uso de los bienes y del software suministrado por el CONCESIONARIO y, en general, por el uso que de ellos se haga con ocasión de la ejecución del Contrato o la operación legítima de la concesión objeto del contrato.
 - b. Por daños o perjuicios causados con ocasión del ejercicio del permiso de explotación económica otorgado al CONCESIONARIO.
 - c. Por perjuicios causados a terceros, imputables a la deficiencia, negligencia o culpa del CONCESIONARIO, con ocasión de la ejecución del Contrato.
 - d. Por reclamaciones de tipo laboral presentadas por el personal que el CONCESIONARIO o sus subcontratistas hayan contratado para la ejecución del presente Contrato.
 - e. Por las reclamaciones fiscales.
 - f. Por daños o perjuicios causados con ocasión de la ejecución del Contrato por violación al derecho a la intimidad, a la honra y al buen nombre de las personas.
 - g. Por daños o perjuicios generados por revelar información no autorizada.



ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04



Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 34 de 139

32. El concesionario deberá reportar mensualmente al municipio- Departamento Administrativo de Movilidad Y Seguridad vial de Tuluá y a la Secretaría de Hacienda, con el visto bueno del interventor informes mensuales detallados y consolidados de las operaciones realizadas durante el mes por cada uno de los conceptos que se generen INGRESOS en la ejecución y gestión del contrato, incluidas los valores retenidos y/o cobrados por Tasas; Tarifas y/o Multas de carácter departamental y nacional dentro de los veinte (20) primeros días calendario del mes siguiente al que se esté refiriendo, asumiendo en caso omiso el valor de las sanciones a que diere lugar. Así mismo presentar adicionalmente la información requerida, explicaciones y aclaraciones necesarias.

4.2.3. OBLIGACIONES ESPECIALES DEL CONCESIONARIO: Constituyen obligaciones especiales del concesionario, en razón a la concesión otorgada las siguientes:

- 1) Adecuar, en el inmueble aportado por el Municipio, una planta física con su amoblamiento en óptimas condiciones de construcción para que permita y facilite la prestación de los servicios concesionados, así como, el bienestar y satisfacción de los usuarios.
- 2) Adecuar las diferentes actividades de gestiones operativas y administrativas, propias del organismo de tránsito, implementando para esto tecnología de punta, con el fin de sistematizar dichas acciones y cumplir así con los principios de eficacia y celeridad de la función pública concedida, acompañándolos de los respectivos procesos misionales y de calidad de los trámites demandados por los usuarios en condiciones de seguridad y eficiencia, facilitando y agilizando la prestación de los servicios concesionados a sus usuarios.
- 3) Realizar la prestación de un eficiente servicio en la operación de los registros como Registro Nacional de Automotores, Registro Nacional de Conductores, Registro Nacional de Infractores y demás registros de tránsito en cabeza del Organismo de Tránsito, con estricto ceñimiento a lo normado por la Ley, de acuerdo a los niveles de calidad exigidos, así mismo, los servicios de digitalización de archivos y gestión documental; liquidación de trámites; implementando un software misional con módulo web de información; módulo para comparendos presenciales y electrónicos; requerimientos de seguridad y soporte técnico, así como seguridad, archivo y conexidad con los sistemas de control y vigilancia que existen en la materia a nivel nacional. Instalar servicios virtuales, mínimo solicitud de citas de atención, inspección virtual y expedición de certificados de tradición, que permitan que los usuarios accedan a través de Internet a información y servicios de la concesión.
- 4) Incorporar, depurar y mantener actualizadas las bases de datos respecto de los registros operados contando con un archivo de seguridad o de respaldo de toda la información procesada.
- 5) Efectuar toda la gestión alrededor de los servicios de registro incluyendo el suministro de los insumos requeridos para la expedición de licencias de tránsito y placas, asumiendo por su cuenta y riesgo la subcontratación que requiera para la elaboración de las especies venales.
- 6) Mantener durante todo el plazo de ejecución del Contrato, el personal idóneo y suficiente para la operatividad de las actividades delegadas por el Organismo de Tránsito, en especial de apoyo a la gestión de la autoridad de tránsito y de atención al usuario al igual que el personal idóneo y calificado del nivel directivo, profesional, técnico y de soporte administrativo, requerido para el óptimo desarrollo de este.
- 7) El CONCESIONARIO podrá sustituir los miembros de su equipo, siempre y cuando, el nuevo personal reúna las mismas calidades o superiores a quien es reemplazado. En todo caso, el CONCESIONARIO deberá informar al Municipio, por intermedio de la Interventoría, los cambios efectuados.
- 8) Permitir la detección de infractores a las normas de tránsito a través de Sistemas Automáticos o Semiautomáticos (SAST) que permitan hacer énfasis en la cultura ciudadana, en el respeto a las normas de tránsito en general y, en particular, en la detección y sanción de las infracciones establecidas, por la



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04





Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 35 de 139

Agencia Nacional de Seguridad Vial, como las más incidentales en la accidentalidad vial mediante su aporte, instalación y apoyo en su gestión operativa, realizando todos los estudios previos para su aprobación por la ANSV conforme a la Ley 1843 de 2017 y de acuerdo con las especificaciones del **anexo técnico**

- 9) Implementar la efectiva operación del sistema de apoyo al cobro de multas a los infractores, llevando a cabo, dentro de los términos legales, las actuaciones que permitan que las sanciones impuestas se conviertan en multas efectivas evitando la prescripción de éstas, aportando un soporte integral tecnológico que incluya software y hardware de apoyo a la gestión masiva contravencional y de recuperación de cartera, diseñado en los términos y forma que regula la Ley y que incluya acompañamiento jurídico para la operatividad de este, que hagan posible la tecnificación y automatización de los servicios, su seguridad, archivo y conexidad con los sistemas de control y vigilancia que existen en la materia a nivel nacional.
- 10) Permitir, un adecuado acompañamiento jurídico en materia de recuperación de cartera con soporte tecnológico para el correspondiente impulso procesal tanto en la etapa contravencional como de cobro persuasivo y cobro coactivo, de conformidad con la norma legal vigente.
- 11) Mantener la operatividad del sistema de consulta del SIMIT, según lo establecen los Artículos 10 y 11 de la Ley 769 de 2002
- 12) Establecer una solución de comunicaciones que respalde y garantice la operación del sistema de información y su disponibilidad permanente, en tiempo real, posibilitando la realización de cualquier tipo de trámite en forma transparente para el usuario, ya sea de servicios actuales o los que durante el plazo de la concesión se vinculen a ella.
- 13) Poseer planes de contingencia que permitan garantizar la disponibilidad de los servicios, en forma permanente.
- 14) Realizar el archivo documental de las hojas de vida de la totalidad de los vehículos que serán registrados en el Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá, incluida la digitalización de los documentos básicos que integrarían el mismo –Factura de compraventa, formulario para tramites inicial entre otros etc.- mediante la tecnología de rastreo de imágenes de los principales documentos, fuentes que lo componen, incluyendo, todos los trámites que se efectuaran en el registro automotor de conformidad con la base documentaria que se creara en la carpeta de cada vehículo.
- 15) Implementar la Sala Virtual de Audiencias para la atención del proceso contravencional llámese con pruebas obtenidas mediante SAST o de Ordenes de Comparendo expedidas por el personal de control de tránsito dentro del perímetro del municipio de Tuluá; por consiguiente, se pretende suministrar una información y unos servicios con estándares de calidad, oportunidad, seguridad y confiabilidad, del más alto nivel que se sujeten a los modelos aplicados en materia de gestión pública.
- 16) El concesionario deberá asumir, todos los costos inherentes del correo certificado o con prueba de entrega en los términos que autoriza la Ley 769 de 2002, respecto de la correspondencia para las notificaciones que debe surtir el Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá, de: Las infracciones de tránsito y sus soportes cuando dichas pruebas son obtenidas por SAST o son tomadas por personal de control de tránsito Municipal o Nacional, en los términos que regula el Artículo 135 de la Ley 769 de 2002; de los mandamientos de pago del proceso coactivo y demás actos procesales que lo demanden; y de las respuestas a derechos de petición o de acciones judiciales respecto de los servicios concesionados.
- 17) Implementar de un mecanismo de apoyo a las autoridades de tránsito (Agentes de Tránsito) a través de equipos y/o vehículos para que puedan ejercer su función misional relacionada con el control del tráfico en la red vial del Municipio en las mejores condiciones posibles.

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 36 de 139	

- 18) Apoyar la gestión de seguridad vial del Municipio mediante el aporte de equipos y elementos relacionados con la semaforización de acuerdo con lo establecido en el pliego de condiciones y su anexo técnico y la posibilidad adicional de la señalización y demarcación vial
- 19) Mantener permanentemente los indicadores de gestión y acuerdos de niveles de servicio necesarios para garantizar la seguridad; transparencia y efectividad de la operación de los servicios concesionados.
- 20) Apropiarse de todos los gastos que demande el desarrollo del proyecto tales como: Compra de bienes muebles y reposición de los mismos; actualización de equipos de sistemas, archivos y software, insumos (especies venales, formas continuas, papelería impresa, etc.); honorarios de contratistas; seguros; impuestos; licencias y permisos de funcionamiento; gastos legales y demás gastos que demande el proyecto o elaboración e impresión de los informes y reportes que solicite tanto la entidad como los organismos de control.
- 21) Las demás que le sean asignadas de acuerdo con las especificaciones definidas en el contrato, los pliegos de condiciones de la licitación y su propuesta le correspondan.

- **IDENTIFICACION DEL CONTRATO A CELEBRAR.**

Sea lo inicial de este aparte del documento aclarar por qué en Colombia desde el año 1993 se viene concesionando los servicios que prestan las Entidades de Tránsito, transcribimos la respuesta brindada por el Ministerio de Transporte en el concepto que de forma abstracta una consulta que les fue presentada:

“...Adicional a lo anterior, es necesario señalar que la Corte Constitucional en sentencia C-037 de 2003 M.P. Alvaro Tafur Galvis, manifestó frente a los conceptos de función pública y servicio público:

“El servicio público se manifiesta esencialmente en prestaciones a los particulares¹. La función pública se manifiesta, a través de otros mecanismos que requieren de las potestades públicas y que significan, en general, ejercicio de la autoridad inherente del estado².

Debe recordarse así mismo que como se desprende del artículo 365 superior, la actividad de prestación de los servicios públicos no es únicamente del Estado, y que bien puede este decidir dejarla en manos de los particulares, no obstante que la regulación, control y vigilancia de dichos servicios le corresponda ejercerla directamente y con exclusividad (arts. 189-22, 365, 370).

Ello no sucede en cambio en el caso de las funciones públicas, que corresponde ejercer a los servidores públicos y solo de manera excepcional puede ser encargado su ejercicio a particulares (art. 123-2), y en los términos ya expresados.

....

La Constitución Política, ha reservado para el Estado las funciones de regulación, control y vigilancia de los servicios públicos, -que en si mismas corresponden cabalmente al ejercicio de funciones públicas-, mientras que la prestación de los mismos, en la medida en que no implica per se dicho ejercicio, ha determinado que puede ser adelantada por el Estado, por particulares o por comunidades organizadas (art, 365).

No sobra precisar, que conforme al aparte final del artículo 365 superior, cuando el particular que eventualmente llegue a prestar ese servicio por decisión del mismo Estado, por el solo hecho



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04



Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 37 de 139

de dicha prestación, o de la sola celebración de un contrato de Concesión para el efecto, tampoco ejercerá una función pública. Solamente en caso de que la prestación haga necesario el ejercicio por parte de ese particular de potestades inherentes al Estado, como por ejemplo, el señalamiento de conductas, ejercicio de coerción, expedición de actos unilaterales, podrá considerarse que este cumple en lo que se refiere a dichas potestades una función pública. (Negrillas y subrayas fuera de texto original)

Conforme lo anterior, esta Oficina Asesora concluye:

- **Los organismos de tránsito por expresa disposición legal, pueden delegar en entidades privadas el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias.**
- **Los trámites de tránsito (expedición de licencias de conducción, licencias de tránsito, placas etc.) que se realizan ante los Organismos de Tránsito son un servicio estatal, que se podrá delegar a una entidad pública o privada para que asuma la prestación del mismo.**
- **La valoración de pruebas y el trámite del proceso contravencional por parte de los Organismos de Tránsito, por expresa disposición legal es indelegable...** (Negrillas y subrayas fuera de texto original)

La conclusión transcrita no podría ser de otra forma en la medida que las actividades en trámite de Concesión constituyen un **servicio público esencial** ya que, conforme a la normatividad legal, la doctrina y jurisprudencia a la luz del Artículo 365 de la Constitución Política de Colombia:

“Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del Territorio Nacional.



Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control, y la vigilancia de dichos servicios...”

Conforme lo establece el artículo 430 del C.S. del T., el servicio público se considera como *“...toda actividad organizada que tienda a satisfacer necesidades de interés general en forma regular y continua, de acuerdo con un régimen jurídico especial, bien que se realice por el Estado directa o indirectamente, o por personas privadas...”*

Concepto De Servicio Público Esencial

La esencialidad de un servicio público ha sido definida por la Honorable Corte Constitucional en sentencia C- 450 de 1995, de la siguiente forma:

“... El carácter esencial de un servicio público se predica, cuando las actividades que lo conforman contribuyen de modo directo y concreto a la protección de bienes o a la satisfacción de intereses o a la realización de valores, ligados con el respeto, vigencia, ejercicio y efectividad de los derechos y libertades fundamentales, ello es así, en razón de la preeminencia que se reconoce a los derechos fundamentales de la persona y de las garantías

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 38 de 139	

dispuestas para su amparo, con el fin de asegurar su respeto y efectividad...". (negritas fuera de texto)

Entonces a la luz de lo anterior los trámites de tránsito y el aporte de pruebas sobre infracciones de tránsito cumplen con las siguientes condiciones:

- Se prestan a un colectivo en general con un número de solicitantes elevado: 125.217 propietarios registrados en el RNA; 218.812 habitantes para el año 2020 que generaron 55.940 trámites y actuaciones por parte del Departamento Administrativo de Movilidad Y Seguridad Vial del Municipio de Tuluá;
- Las Multas y sanciones a infractores del Código Nacional de Tránsito al igual que actividades como la señalización; demarcación y semaforización tiene que ver con derechos fundamentales como lo son la libre movilidad por el territorio nacional y el derecho a la vida (accidentalidad de tránsito);
- La regulación y sanción a vehículos de servicio público se relaciona con la prestación de este servicio considerado también de carácter esencial para el Estado Colombiano.

De esta forma queda evidenciado como la contratación a través de un proceso de **CONCESIÓN** es perfectamente válido y se constituye en la forma óptima para solucionar la problemática del Municipio de Tuluá – Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial, definido en el numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, definió el contrato de concesión de la siguiente manera:

"... 4o. Contrato de Concesión. Son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden. ..."

Complementariamente, el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Consejero Ponente: RAMIRO SAAVEDRA BECERRA, radicación número: 41001-23-31-000-2004-00369-01(AP), ratifico la definición el contrato de concesión de la siguiente manera y agrego los elementos de este:

"... Implica una convención entre un ente estatal, concedente, y otra persona, concesionario. La entidad estatal otorga a un particular la operación, explotación, gestión, total o parcial de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial de una obra pública. Puede acudir a ella también para la explotación de bienes del Estado o para el desarrollo de actividades necesarias para la prestación de un servicio. La entidad pública mantiene durante la ejecución del contrato la inspección, vigilancia y control de la labor a ejecutar por parte del concesionario. El concesionario debe asumir, así sea parcialmente, los riesgos del éxito o fracaso de su gestión, y por ello obra por su cuenta y riesgo."



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04



Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 39 de 139

El particular recibe una contraprestación que consistirá, entre otras modalidades, en derechos, tarifas, tasas, valorización, participación en la explotación del bien.

Deben pactarse las cláusulas excepcionales al derecho común, como son los de terminación, interpretación y modificación unilaterales, de sometimiento a las leyes nacionales y de caducidad. El concesionario asume la condición de colaborador de la administración en el cumplimiento de los fines estatales, para la continua

y eficiente prestación de los servicios públicos o la debida ejecución de las obras públicas. De tal forma, para efectos jurídicos, el término concesión tiene al menos dos significados: como contrato propiamente dicho y como autorización o permiso. En el primer caso, hace referencia a aquellas modalidades de concesión que han sido tipificadas como contrato por la misma ley 80 de 1993, o por otras disposiciones legales, por ejemplo, concesión minera, concesión petrolera, concesión para la explotación de juegos de apuestas permanentes, concesión de servicios de telefonía de larga distancia nacional e internacional, concesión en contratos de aseo, concesión de las riberas de los ríos, concesión de servicios de radiodifusión sonora, etc. En el segundo caso, el vocablo "concesión" dentro de un texto, incluso legal, puede significar la autorización para la realización de un determinado objeto, sin que por ello se deba concluir que la mera utilización de esa palabra constituye la tipificación de la situación respectiva como contrato. En tal sentido se puede hacer referencia a las concesiones que se otorgan por acto administrativo o por otras modalidades legales."



En esta misma dirección la Sentencia C-068 de 2009, de la Corte Constitucional, definió el contrato de concesión y fijo los elementos de este, de la siguiente manera:

CONTRATO DE CONCESION-Concepto

La concesión es el contrato por medio del cual una entidad estatal, primera obligada a la prestación de un servicio público, confía la prestación del mismo a manera de delegación, a una persona -generalmente un particular- denominada concesionario, quien actúa en nombre y a riesgo propio en la operación, explotación, prestación, organización o gestión de un servicio público, bien sea de manera parcial o total.

CONTRATO DE CONCESION-Elementos

(i) implica una convención entre un ente estatal, concedente, y otra persona, el concesionario; (ii) la entidad estatal otorga a un particular la operación, explotación, gestión, total o parcial de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial de una obra pública; (iii) puede acudirse a ella también para la explotación de bienes del Estado o para el desarrollo de actividades necesarias para la prestación de un servicio; (iv) la entidad pública mantiene durante la ejecución del contrato la inspección, vigilancia y control de la labor a ejecutar por parte del concesionario; (v) el concesionario debe asumir, así sea parcialmente, los riesgos del éxito o fracaso de su gestión, y por ello obra por su cuenta y riesgo; (vi) el particular recibe una contraprestación que consistirá, entre otras modalidades, en derechos, tarifas, tasas, valorización, participación en la explotación del bien; (vii) deben pactarse las cláusulas excepcionales al derecho común, como son los de terminación, interpretación y modificación unilaterales, de sometimiento a las leyes nacionales y de caducidad; (viii) el concesionario asume la condición de colaborador de la administración en el cumplimiento de los fines estatales, para la continua y eficiente prestación de los servicios públicos o la debida ejecución de las obras

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI <small>Sistema de Gestión Integrado</small>
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 40 de 139	

públicas.

En tal sentido, el modelo contractual de concesión establecido en la Ley 80 de 1993, se constituye en la que más se ajusta a las necesidades del Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial del Municipio de Tuluá toda vez que, mediante este contrato, de un lado, un **CONCESIONARIO**, bajo su propia cuenta y riesgo, aportando sus propios recursos ejecutara el objeto contractual previsto recibiendo como remuneración una participación en los ingresos generados por

las actividades y/o servicios concesionados, por otra parte, la Entidad concedente mantiene el control y operación de los servicios y actividades no concesionables tales como: 1. Administración, fiscalización liquidación, cobro y recaudo de impuestos; 2 Servicios y actividades de los agentes de tránsito; 3. Funciones de la inspección de tránsito- Trámite contravencional sancionatorio o absolutorio; 4. Ejercicio de la autoridad, mediante el control y la vigilancia de la movilidad en la jurisdicción de su competencia; 5. Permisos de cargue o descargue; 6. Funciones presupuestales;

7. Funciones indelegables en cobro coactivo, distintas de las permitidas o desarrolladas en el capítulo de aspectos jurídicos en torno al proyecto; 8. Valoración de las pruebas de infracciones de tránsito, y, 9. Aprobación de acuerdos de pago, adicional a la supervisión y control de las actividades ejecutadas por el Concesionario ajustándose en un todo a lo anteriormente expuesto no dejando lugar a duda que el contrato a celebrar entre las partes es el de **CONCESIÓN**.

- **CRONOGRAMA DEL PROCESO. Ver Complemento Nro. 1**

El cronograma de la presente licitación, será publicado en la plataforma de SECOP II.



NOTA 1: Las fechas indicadas en la tabla anterior, podrán variar de acuerdo con las prórrogas de algunos plazos al amparo de la normatividad vigente, todo lo cual, será comunicado por el Departamento Administrativo de Movilidad Y Seguridad Vial del Municipio de Tuluá.

Nota 2: Protocolo de Indisponibilidad del SECOP II: se utilizará este protocolo, el cual está dirigido a los Usuarios del SECOP II en los Eventos en los cuales la plataforma presente Fallas Generales o Particulares que interrumpan el normal desarrollo de los Procesos de Contratación en el SECOP II.

Tenga en cuenta, que la concesión de servicios del organismo de tránsito tiene como premisa garantizar la prestación del servicio público en términos de calidad, eficiencia y eficacia, siendo a cuenta y riesgo del concesionario tanto inversiones como gastos y costos y, solamente, teniendo como fuente de ingresos o contraprestación las tasas; tarifas y multas cedidas en su favor.

4.3 AUTORIZACIONES, PERMISOS Y LICENCIAS REQUERIDOS PARA EJECUCIÓN:

En virtud del acuerdo Nro. 013 del 22 de diciembre de 2020 el Concejo Municipal de Tuluá autorizó al Alcalde Municipal para adelantar *el proceso de concesión de servicios y suministro de bienes prestados por el Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial, se confieren facultades al alcalde municipal y se dictan otras disposiciones*, los cuales puedan según la Ley ser delegados, conforme al Acuerdo citado por un plazo máximo de hasta veinte (20) años. El Acuerdo Municipal 013 de 2020 puede ser consultado en el complemento del pliego de condiciones. **Ver Complemento Nro. 2.**

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI <small>Sistema de Gestión Integrado</small>
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 41 de 139	

4.4 DOCUMENTOS TÉCNICOS PARA EL DESARROLLO DEL PROYECTO:

- Estudios Del Sector. **Complemento Nro. 3.**
- Aporte De Semáforos Y Su Instalación Para 8 Cruces Semafóricos En El Sector Urbano Del Municipio. **Complemento Nro. 4.**
- Plano Para Adecuación De La Sede Administrativa Y Operativa Del Departamento Administrativo De Movilidad Y Seguridad Vial De Tuluá Para El Funcionamiento Y Atención De La Ciudadanía Por Parte Del Concesionario. **Complemento Nro. 5.**
- Especificaciones Técnicas – Equipos. **Complemento Nro. 7**

5. CLASIFICACIÓN UNSPSC: La clasificación de los bienes y servicios, objeto del Proceso, son los siguientes:

Ítem	Clasificación UNSPSC	Producto
1	93151500	ADMINISTRACIÓN PUBLICA

6. TIPO DE CONTRATO O CONVENIO (Marcar con X)



Obra	Consultoría o Interventoría	Suministro	Prestación de servicio	Convenio Interadministrativo	Convenio de Asociación	Otro: CONCESIÓN X
------	-----------------------------	------------	------------------------	------------------------------	------------------------	-----------------------------

7. MODALIDAD DE SELECCIÓN Y FUNDAMENTOS JURÍDICOS

MODALIDAD DE SELECCIÓN DEL CONTRATISTA, INCLUYENDO LOS FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE SOPORTAN SU ELECCIÓN.

Teniendo en cuenta la naturaleza, cuantía y condiciones especiales de la contratación y la normatividad vigente, así como, conforme a lo descrito en el presente documento, la modalidad que se debe adelantar es la Licitación Pública; convocatoria que se desarrolla en cumplimiento de lo dispuesto en el Artículo 30 de la Ley 80 de 1993 y demás normas concordantes y que tal como lo estipula el Artículo 2°, Numeral 1° de la Ley 1150 de 2007, opera como regla general de contratación y el Numeral 3 Artículo 2.2.1.1.2.1.1. del Decreto Reglamentario N°1082 de 2015, en tal virtud se adelantará a través del proceso de Licitación Pública.

Con el fin de dar prevalencia a los principios de transparencia y selección objetiva del contratista, el presente proceso de selección se regirá por las reglas que aplican a la Licitación Pública de acuerdo con lo señalado por el artículo 2 numeral 1 de la Ley 1150 de 2007, el Artículo 2.2.1.2.1.1.2. del Decreto 1082 de 2015, y demás concordantes. Sobre el proceso es necesario tener en cuenta que la modalidad de selección utilizada, se ajusta a los fines de la contratación estatal definidos por la Ley 80 de 1993 en su Artículo 3o, así: Los servidores públicos tendrán en consideración que al celebrar contratos y con la ejecución de los mismos, las entidades buscan el cumplimiento de los fines estatales, la continuidad y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos de los intereses de los administrados que colaboran con ellos en la consecución de dichos fines.

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 42 de 139	

Los particulares por su parte tendrán en cuenta al celebrar y ejecutar contratos con las entidades estatales que además de la obtención de utilidades cuya protección garantiza el Estado, colaboran con ellas en el logro de sus fines y cumplen una función social que, como tal, implica obligaciones.

Indudablemente, en el proceso de contratación deben aplicarse los principios de transparencia, economía y responsabilidad contenidos en el Artículo 23 de la Ley 80 de 1993 y los postulados que rigen la función administrativa, como: Economía, Eficacia, Celeridad y Publicidad principios que se ajustan a la modalidad de selección utilizada por el Municipio, de conformidad con lo expresamente establecido en el Artículo 2 de la Ley 1150 de 2007.

De acuerdo con la normatividad antes descrita se considera que el proceso de contratación para el servicio descrito corresponde a la modalidad de Licitación Pública.

Por otra parte se considera que el objeto del contrato a celebrar no está comprendido dentro de las excepciones de que trata el primer inciso del numeral 11 del Artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, y dado que el valor fiscal del contrato que se pretende celebrar supera el límite máximo de la menor cuantía para contratar con el Municipio durante la vigencia fiscal 2021, la modalidad de selección que se utilizará será la LICITACIÓN PÚBLICA, cuyo procedimiento se encuentra descrito en el Artículo 30 de la Ley 80 de 1993.

SOPORTES JURÍDICOS DEL CONTRATO RESULTANTE.



El soporte jurídico que permite la culminación del proyecto en la forma establecida en la documentación de este se encuentra desarrollado así:

Constitución Política. Artículo 209. La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones. Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La Administración Pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley.

De tal suerte que, para poder aplicar esas medidas las autoridades de tránsito y los organismos de tránsito fueron autorizados en el Código en diferentes maneras para poder cumplir con sus funciones bien sea en forma directa, o utilizando la colaboración con los particulares, dentro de los límites establecidos en la Ley.

Mediante esta disposición, se estructura la posibilidad de entregar a particulares funciones eminentemente administrativas, entrando el Estado Colombiano en la nueva era de participación ciudadana para la toma de decisiones importantes en su desarrollo económico, político y social. Es así, que a través de la Ley 489 de 1.998, que desarrollaron aspectos contenidos en los Artículos 209 y 211 de la Carta Política relacionados con la forma como las entidades estatales pudiesen delegar funciones en particulares, así lo establecen los Artículos 110, 111, 112 y 114 de dicha Ley.

Ley 489 de 1998. Artículo 110. Condiciones para el ejercicio de funciones administrativas por particulares. Las personas naturales y jurídicas privadas podrán ejercer funciones administrativas, salvo disposición legal en contrario, bajo las siguientes condiciones: La regulación, el control, la vigilancia y la orientación de la función administrativa corresponderán en todo momento, dentro del marco legal a la autoridad o entidad

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 43 de 139	

pública titular de la función la que, en consecuencia, deberá impartir las instrucciones y directrices necesarias para su ejercicio.

Sin perjuicio de los controles pertinentes por razón de la naturaleza de la actividad, la entidad pública que confiera la atribución de las funciones ejercerá directamente un control sobre el cumplimiento de las finalidades, objetivos, políticas y programas que deban ser observados por el particular.

Al respecto, en sentencia C-866 de noviembre 3 de 1999 M.P. Vladimiro Naranjo Mesa, en uno de sus apartes manifestó:

(. . .) "Como consecuencia de lo anterior, resulta claro que la atribución de funciones administrativas a particulares debe hacerse delimitando expresamente la función atribuida, acudiendo para ello a criterios materiales, espaciales, temporales, circunstanciales, procedimentales o cualesquiera otros que resulten útiles para precisar el campo de acción de los particulares en forma tal que la atribución no llegue a devenir en una invasión o usurpación de funciones no concedidas, a un vaciamiento del contenido de la competencia de la autoridad atribuyéndole a la privatización indirecta del patrimonio público. Por ello, resulta particularmente importante que las funciones que se encomendarán a los particulares sean específicamente determinadas, como perentoriamente lo prescribe el literal a) del Artículo 111 acusado, el cual se aviene a la Carta si es interpretado conforme a las anteriores precisiones".



De esta forma, la Corte estableció en su disertación jurídica, como la misma Constitución en su Artículo 210 señala con meridiana claridad, que los particulares pueden ejercer funciones administrativas en las condiciones señaladas en la Ley, y como es a través del desarrollo legal que esas funciones pueden ser entregadas a estos particulares.

En este sentido posteriormente a la promulgación de la normatividad citada, se expidió la Ley 769 de 2002 o Código Nacional de Tránsito, que para los efectos que nos ocupan constituye el desarrollo preciso del tema de delegaciones de funciones administrativas en particulares en lo que al sector tránsito y transporte corresponde.

En desarrollo de dicha normatividad el Congreso de Colombia generó todo el proceso mediante el cual los organismos de tránsito pueden entrar a delegar esas funciones, siendo así, que el Artículo 3o del Código de Tránsito, señala cuales son las autoridades de tránsito, apareciendo allí los Gobernadores, Alcaldes, los Organismos de Tránsito de carácter municipal, departamental o distrital y en tal sentido, son estas entidades las que deben tomar decisiones para entrar a aplicar medidas precisas para la modernización, adecuación y preparación de sus entidades y someterlas a las nuevas políticas fijadas por el legislador. De esta forma, el Artículo 6o de la Ley en comento, señala en su parágrafo 1 que son esos organismos de tránsito que indica en dicho precepto los que deben de tomar decisiones tendientes a hacer cumplir las funciones y actividades que el código estableció.

De tal suerte que, para poder aplicar esas medidas, las autoridades de tránsito y los organismos de tránsito fueron autorizados en el Código en diferentes maneras para poder cumplir con sus funciones bien sea en forma directa, o utilizando la colaboración con los particulares, dentro de los límites establecidos en la Ley.

Ley 769 de 2002 modificada por la Ley 1383 de 2010. Esta norma que estableció el Código Nacional de Tránsito contiene todos los aspectos; funciones y actividades de la normatividad de tránsito y transporte que pueden ser delegados en particulares, así:

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI <small>Sistema de Gestión Integrado</small>
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 44 de 139	

Artículo 1º. (Modificado por la Ley 1383 de 2010). Ámbito de aplicación y principios. Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos, así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito (...)

En este Artículo se da un desarrollo pleno de lo dispuesto por el Artículo 24 de la Constitución Política, según el cual todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de todos los habitantes del país, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Artículo 7º. Cumplimiento Régimen Normativo. (...) Las autoridades de tránsito podrán delegar en entidades privadas el aporte de pruebas de infracciones de tránsito el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, salvo la valoración de dichas pruebas.

En este inciso se faculta a las autoridades de tránsito la delegación en organismos privados para el recaudo probatorio en la materia. Hasta ahora esa función era propiedad exclusiva de la autoridad, en cualquier nivel y no en pocas ocasiones por insuficiencia de trabajadores públicos no se hacía factible ese recaudo, por lo que las conductas y actuaciones violatorias del CNT podían quedar en la impunidad. Hay que recordar, precisamente, que no se delega la autoridad, lo que se delega es el recaudo de la prueba oficiosa, como es el caso de los denominados guardas cívicos de tránsito que han sido instituidos en varias ciudades colombianas como las personas que colaboran con el sistema de control de circulación, sin ser empleados públicos, no realizan funciones de este tenor y por tanto no pueden ejercer como autoridad.

El recaudo de las multas por infracciones de tránsito también se podrá contratar, porque es materia que hasta el momento ha tenido enormes dificultades de operación para la autoridad territorial por la carencia de recursos económicos para la dotación de los instrumentos que demanda la abundancia de sanciones que se presentan ante el creciente aumento del parque automotor que circula en todo el país y especialmente en el Municipio donde se ha triplicado en los últimos 15 años.

Se consagra entonces, la potestad de poder entregar en particulares las actividades y funciones necesarias para desarrollar las tareas propias de los Organismos de Tránsito en cuanto al recaudo de multas. De esta forma, las entidades territoriales pueden delegar la gran mayoría de actividades que ellas desarrollan excepto la valoración de pruebas, con tal disposición se cumple lo que la Corte Constitucional ha señalado en su análisis sobre delegación de funciones, cuando ha dicho que no se debe confundir la privatización con la delegación de funciones, y como tal cuando se delegan funciones se debe evitar que la entidad que delega entregue todas sus actividades vaciando así su contenido esencial y desfigurando el criterio de la figura señalada en la Ley 489 de 1998.

Artículo 8º. Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT. El Ministerio de Transporte pondrá en funcionamiento directamente a través de entidades públicas o particulares el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los organismos de tránsito del país.

Artículo 17. Otorgamiento. La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el Artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Código:
F-220-04

Página 45 de 139



el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.

Artículo 35. Expedición. *La licencia de tránsito será expedida por cualquier organismo de tránsito o por quien él designe, previa entrega de los siguientes documentos:*

- *Factura de compra si el vehículo es de fabricación nacional*
- *Factura de compra en el país de origen y licencia de importación*
- *Recibo de pago de impuesto.*
- *Certificado de inscripción ante el RUNT.*

Artículo 135 (Modificado por la Ley 1383 de 2013). Procedimiento. *Ante la comisión de una contravención la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento siguiente para imponer el comparendo: Inciso 3°. "No obstante lo anterior, las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar a la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. En tal caso se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario quien estará obligado al pago de la multa. Para el servicio público además se enviará por correo dentro de este mismo término copia del comparendo y sus soportes a la empresa a la cual se encuentre vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia"*
(...)

Parágrafo 2°. *Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el cobro de las multas.*

Al respecto de esta posibilidad y en específico frente al tema de cobro coactivo es pertinente citar apartes de la sentencia del Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo- Sección Tercera. Rad. 41002123310002004 (APO369) 01 mayo 17/2007. MP. Ramiro Saavedra Becerra.



"Es de entenderse que el proceso de cobro coactivo comprende, en términos generales: mandamiento de pago, investigaciones sobre los bienes del deudor, decreto de las medidas de embargo y secuestro preventivo, notificación del mandamiento de pago, decisión de las excepciones presentadas por el deudor, remate de bienes embargados, celebración de acuerdos de pago entre la administración y el deudor.

Todos los pasos o eventos contienen al menos dos partes, ámbitos o módulos; uno de preparación, instrumentación o de proyección de documentos, constituido por las actuaciones previas, concomitantes o

posteriores que deben surtirse como base el cobro coactivo, y otra de decisión, representada por los actos de cobro coactivo, en sentido propio.

Por lo anterior, el análisis sobre la viabilidad de la atribución de funciones administrativas debe diferenciar respecto de cada paso o evento, las dos partes referidas. anteriormente Así, en relación con las actuaciones de instrumentación o de proyección de documentos, la Sala Cuarta del Consejo de Estado, (sentencia C-866 de 1999 MP. Vladimiro Naranjo Corte Constitucional) considera que son susceptibles de atribución., siempre cuando la administración conserve en todo momento la regulación, control, vigilancia y orientación de la función, de conformidad con lo dispuesto por el inciso 2° del artículo 110° de la Ley 489 de 1998, y cumpla con el procedimiento dispuesto en la misma ley para la atribución.

Por el Contrario, en relación con los actos del cobro coactivo propiamente dichos tales como expedición del

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI <small>Sistema de Gestión Integrado</small>
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 46 de 139	

mandamiento de pago, decreto de embargo o secuestro, notificación, decisión de excepciones, celebración de acuerdos de pago, investigación de bienes de los deudores, remate, la sala considera que constituyen una función exclusiva de la administración en ejercicio de sus poderes soberanos de cobro coactivo y como tal no puede ser atribuida a los particulares".

Artículo 159 (Modificado por la Ley 1383 de 2013). Cumplimiento. *La ejecución de las sanciones que se impongan por violación de las normas de tránsito, estará a cargo de las autoridades de tránsito de la jurisdicción donde se cometió el hecho, quienes estarán investidas de jurisdicción coactiva para el cobro, cuando ello fuere necesario y prescribirán en tres años contados a partir de la ocurrencia del hecho y se interrumpirá con la presentación de la demanda.*

Las autoridades de tránsito deberán establecer públicamente, a más tardar en el mes de enero de cada año, planes y programas destinados al cobro de dichas sanciones y dentro de este mismo periodo rendirán cuentas públicas sobre la ejecución de los mismos.

Parágrafo 1º *Las autoridades de tránsito podrán contratar el cobro de las multas que se impongan por la comisión de infracciones de tránsito.*

Parágrafo 2º *Las multas serán de propiedad exclusiva de los organismos de tránsito donde se cometió la infracción de acuerdo con su jurisdicción.*

El monto de aquellas multas que sean impuestas sobre las vías nacionales, por parte del personal de la Policía Nacional de Colombia, adscrito a la Dirección de Tránsito y Transporte, se distribuirá el 50 % para el Municipio donde se entregue el correspondiente comparendo y el otro 50% para la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, con destino a la capacitación de su personal adscrito, planes de educación y seguridad vial que adelante esta especialidad a lo largo de la red vial nacional, locaciones que súplan las necesidades del servicio y la construcción de la Escuela de Seguridad Vial de la Policía Nacional.

Artículo 160. Destinación. *De conformidad con las normas presupuestales respectivas, el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito se destinará a planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios y los particulares en quienes se delegue y participen en la administración, liquidación, recaudo y distribución de las multas.*

Claramente, la norma autoriza a los Organismos de Tránsito a cancelar a los particulares sus tareas de apoyo en el recaudo de las multas, sin que ello contrarié el ordenamiento legal y por tanto generé algún tipo de sanción contra las entidades que así lo hicieren

En conclusión, los particulares no pueden, por prohibición expresa, valorar las pruebas y para ello, es forzosa la intervención de un servidor público que decida si debe sancionar o exonerar al inculpado, mientras que los particulares adelantan el resto del proceso (obtienen la prueba, averiguan la identidad del propietario, le remiten oficio, conforman el expediente y podrían sustanciar el proyecto de fallo).

Al respecto, la Dirección de Apoyo Fiscal del Ministerio de Hacienda ante consulta sobre la delegación en particulares de las funciones de la Secretaría de Tránsito y Transporte, mediante concepto N° 018538 del 29-06-05, manifestó:



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04



Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 47 de 139

"(...)

Habida cuenta que la autorización constitucional para el ejercicio de funciones administrativas por parte de particulares exige la presencia de una Ley, es menester remitirnos, para el caso concreto a la Ley 769 de 2002, por ser esta la norma que regula lo pertinente en materia de tránsito y transporte. De tal forma, el Artículo 3° y 7° de la norma en cita, establecen:

(...) Del análisis de los apartes normativos transcritos se puede colegir lo siguiente: i) existe autorización legal para que entidades privadas ejerzan funciones administrativas que corresponden a las autoridades de tránsito; ii) dicha autorización debe llevarse a cabo mediante delegación o convenio; iii) las entidades privadas serán tan sólo organismo de apoyo, es decir, en ningún momento podrán considerarse como autoridades de tránsito, por lo que no podrán ejercer funciones asignadas a éstas. y; iv) las funciones que pueden ejercer dichas entidades son las taxativamente señaladas por el inciso segundo del artículo 7° supra.



De lo expuesto, esta Dirección considera que existe autorización, tanto constitucional como legal, para que se adelante la delegación de funciones administrativas, relacionadas con el tránsito y transporte, en entidades privadas. Ahora bien, para ello es menester que previamente se lleven a cabo estudios y análisis que permitan determinar las razones de conveniencia y las ventajas que tal delegación signifique en la prestación de los servicios a cargo de la Secretaría de Tránsito."

Ley 1843 del 14 de julio de 2017. Regula el marco de actuación de las Autoridades de Tránsito con respecto a la Detección Electrónica de Infracciones (DEI) y por ende a la relación contractual aquí planteada para que el Particular aporte la infraestructura necesaria requerida en la obtención de la prueba; su procesamiento, apoyo en los procesos contravencional, recaudo y coactivo si fuese el caso. Renovación Igualmente, regula todos los aspectos inherentes a la autorización de operación de los equipos y su calibración, así:

Artículo 1°. Objeto. La presente Ley tiene por objeto regular la instalación, adecuada señalización, puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones. Se entenderá por sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos a todas las ayudas tecnológicas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor, de 'que trata el parágrafo 2° del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Artículo 2°. Criterios para la instalación y puesta en operación. Todo medio técnico o tecnológico para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se encuentre en operación o que se pretenda instalar deberá cumplir con los criterios técnicos que para su instalación u operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia de Seguridad Vial. Dichas entidades tendrán 180 días para expedir la reglamentación. Sin perjuicio de lo establecido en la presente ley, los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, que se encuentren en funcionamiento y los que se pretendan instalar, deberán contar con autorización del Ministerio del Transporte, la cual se expedirá de acuerdo con la reglamentación expedida y previa verificación contra los planes de seguridad vial de las entidades territoriales. Los que ya se encuentren en funcionamiento tendrán un plazo de 180 días para tramitar la autorización después de la reglamentación.

Artículo 3°. Autoridad competente para la verificación del cumplimiento de los criterios técnicos. La Superintendencia de Puertos y Transporte tendrá como función : Adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones tendientes a verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia de Seguridad Vial, en el evento de encontrar incumplimientos por parte de la autoridad

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 48 de 139	

de tránsito en dichos criterios podrá iniciar investigación correspondiente la cual podrá concluir con la suspensión de las ayudas tecnológicas hasta tanto cumplan los criterios técnicos definidos.

Artículo 4°. Competencia para expedir órdenes de Comparendos. Solo las autoridades de tránsito a que hace referencia el Código Nacional de Tránsito son las competentes para expedir y recaudar órdenes de comparendos por infracciones de tránsito ocurridas en su Jurisdicción. No podrá entregarse dicha facultad ni por delegación ni mediante convenio a ninguna entidad de naturaleza privada.

Artículo 5°. Adiciónese un párrafo al artículo 135 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:

Parágrafo 5°. La contratación con privados para la implementación de ayudas tecnológicas por parte de las autoridades de tránsito deberá realizarse conforme las reglas que para tal efecto dicten las normas de contratación estatal. La remuneración a la inversión privada para la instalación y puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones no podrá superar en ningún caso el 10% del recaudo.

Artículo 6°. Las autoridades de tránsito territorial podrán instalar y operar la infraestructura de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones dentro de su jurisdicción.

Artículo 7°. Adiciónese el párrafo 2 al artículo 136 de la Ley 769 de 2002 el cual quedará así:

Parágrafo 2. Cuando se demuestre que la orden de comparendo por infracción a las normas de tránsito detectada por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, no fue notificada o indebidamente notificada, los términos establecidos para la reducción de la sanción comenzarán a correr a partir de la fecha de la notificación del comparendo.

Artículo 8°. Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación: El envío se hará por correo y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público, En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo. Una vez allegada a la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial donde se detectó la infracción con ayudas tecnológicas se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito.

Parágrafo 1. El propietario del vehículo será solidariamente responsable con el conductor, previa su vinculación al proceso contravencional, a través de la notificación del comparendo en los términos previstos en el presente artículo, permitiendo que ejerza su derecho de defensa. (Declarado Inconstitucional por la Corte Constitucional en Sentencia promulgada en febrero 20 de 2020)



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04

Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 49 de 139



Parágrafo 2. Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el recaudo y cobro de las multas.

Parágrafo 3. Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT, no hacerlo implicará que la autoridad enviará la orden de comparendo a la última dirección registrada en el RUNT, quedando vinculado al proceso contravencional y notificado en estrados de las decisiones subsiguientes en el mencionado proceso. La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información: a) Dirección de notificación; b) Número telefónico de contacto; c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.

Artículo 9°. Normas complementarias. En lo que respecta a las demás actuaciones que se surten en el procedimiento administrativo sancionatorio, se regirá por las disposiciones del Código Nacional de Tránsito y en lo no regulado por esta, a lo dispuesto en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.



Artículo 10°. De los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones. En las vías nacionales, departamentales y municipales, en donde funcionen sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, se deberá adicionar en la vía señales visibles que informen que es una zona vigilada por cámaras o radar, localizadas antes de iniciar estas zonas.

Las zonas deberán ser establecidas con base en los estudios técnicos, por parte de las autoridades de tránsito, respetando los límites definidos por el Ministerio de Transporte conforme al artículo segundo de la presente ley. Para las vías nacionales en donde operen sistemas tecnológicos automáticos o semiautomáticos fijos para la detección de infracciones de velocidad, la señal tendrá que ubicarse con una antelación de 500 metros de distancia

Artículo 11°. Caducidad. El artículo 161 de la Ley 769 de 2002 quedará así: Artículo 161. Caducidad. La acción por contravención de las normas de tránsito, caduca al año (1), contado a partir de la ocurrencia de los hechos que dieron origen a ella. En consecuencia, durante este término se deberá decidir sobre la imposición de la sanción, en tal momento se entenderá realizada efectivamente la audiencia e interrumpida la caducidad. La decisión que resuelve los recursos, de ser procedentes, deberá ser expedida en un término de un (1) año contado a partir de su debida y oportuna interposición, si los recursos no se deciden en el término fijado en esta disposición, se entenderán fallados a favor del recurrente.

La revocación directa solo podrá proceder en forma supletiva al proceso contravencional y en el evento de ser resuelta a favor de los intereses del presunto infractor sus efectos serán a futuro, iniciando la contabilización de la caducidad a partir de la notificación de la aceptación de su solicitud o su declaratoria de oficio, permitiendo al presunto infractor contar con los términos establecidos en la ley para la obtención de los descuentos establecidos en la ley o la realización de la audiencia contemplados en el Código Nacional de Tránsito.

Artículo 12. Comparecencia virtual. Dentro de los seis meses siguientes a la vigencia de esta ley, quienes operen sistemas automáticos y semiautomáticos para detectar infracciones de tránsito, implementará igualmente mecanismos electrónicos que permitan la comparecencia a distancia del presunto infractor.

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI <small>Sistema de Gestión Integrado</small>
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 50 de 139	

Artículo 13. Requisitos técnicos. La autoridad Nacional de Tránsito, se asegurará de que, para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, se cumpla entre otras condiciones lo siguiente:

1. Que su implementación hace parte de las acciones contenidas en el Plan Nacional y Territorial de Seguridad Vial y en su construcción concurren los actores de tránsito que leyes y reglamentos hayan dispuesto.
2. Estar soportados en estudios y análisis realizados por la entidad idónea sobre accidentalidad y flujo vehicular y peatonal; geometría, ubicación, calibración y tipo de equipos; modalidad de operación y demás variables que determine el acto reglamentario del ministerio.
3. Contar con un cuerpo de agentes de tránsito capacitado. Cuerpo que puede ser integrado por policías especializados y/o personal de planta, de conformidad con lo establecido en la Ley 1310 de 2009.
4. La adecuada señalización para implementar e informar a las personas de la existencia de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones.

Artículo 14. Laboratorios. Los laboratorios que se acrediten para prestar el servicio deberán demostrar la trazabilidad de sus equipos medidores de velocidad conforme a los patrones de referencia nacional, definidos por el Instituto Nacional de Metrología.

El servicio de trazabilidad de los equipos medidores de velocidad, se prestará con sujeción a las tarifas establecidas por dicho Instituto, hasta tanto existan laboratorios acreditados en el territorio nacional, la calibración de los equipos, medidores de velocidad, estará a cargo del Instituto Nacional de Metrología.

Artículo 15°. Derogatorias. La presente Ley deroga las normas que le sean contrarias, en especial lo dispuesto en el artículo 86 de la Ley 1450 de 2011 y rige a partir de su promulgación.

H. Ley 1882 de 2018: Por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la Contratación Pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones y que legislo sobre:

- a. Principio de Selección Objetiva;
- b. Necesidad Disponibilidad Presupuestal
- c. Modificación y complementación

Con relación a las infracciones que son susceptibles de aporte de pruebas a través de la DEI o SAST, que tienen que ver con las principales causas de la accidentalidad vial en Colombia conforme a las estadísticas que al respecto se llevan en las bases de datos correspondientes y su priorización como política de estado en el Plan Nacional de Seguridad Vial al igual que en el local, según la reglamentación de la ANSV son las siguientes:





Tabla N°3 Infracciones incidentes en la seguridad vial

INFRACCION	DESCRIPCION (Código Nacional de Tránsito – Ley 769 de 2002)
C29	Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.
D03	Transitar en sentido contrario de lo estipulado para la vía, calzada o carril.
D04	No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de PARE o un semáforo intermitente en rojo.
D05	Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, separadores, demarcadores de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados
D06	Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel o cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique.
D07	Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables, que pongan en peligro a las personas o a las cosas.
D08	Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos de posición, direccionales o de freno o con alguna de ellas dañada en las horas o circunstancias en que lo exige este código.
C24	Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente Código.
C32	No respetar el paso de peatones que cruzan una vía en sitio permitido para ellos o no darles la prelación en las franjas para ello establecidas.
C35	No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico - mecánicas o de emisión de gases, aun cuando porte los certificados correspondientes.
C37	Transportar pasajeros en el platón de una camioneta o en la plataforma de un vehículo de carga.
D02	Conducir sin portar el Seguro Obligatorio de Accidentes de tránsito ordenado por la Ley además, el vehículo será inmovilizado.
D10	Conducir un vehículo para transporte escolar con exceso de velocidad
H07	El conductor que lleve pasajeros en la parte exterior del vehículo, fuera de la cabina o en los estribos de los mismos

8. VALOR ESTIMADO (Estudio de Mercado, Análisis de la oferta y la demanda)

El valor fiscal del contrato a suscribir será de SIETE MIL QUINIENTOS MILLONES (\$7.500.000.000) DE PESOS, este valor corresponde a la inversión inicial estimada del concesionario y su primera reinversión en el año 8º de ejecución contractual. Por tratarse la relación a ejecutar de un contrato de concesión, El Municipio de Tulúa – Departamento Administrativo De Movilidad y Seguridad Vial, no comprometerá su presupuesto para la ejecución del contrato y por el contrario recibirá una participación, pactada sobre los ingresos brutos que se generen en la ejecución del Contrato resultante, de forma tal que toda erogación para prestar el servicio estará a cargo, en todo momento del concesionario, quien será remunerado, de acuerdo con el porcentaje de retribución pactado dentro de la propuesta y del contrato.

En consecuencia, El Municipio de Tulúa – Departamento Administrativo De Movilidad y Seguridad Vial, no

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI <small>Sistema de Gestión Integrado</small>
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 52 de 139	

requiere, para la iniciación del presente proceso licitatorio, expedir certificado de disponibilidad presupuestal por lo anteriormente descrito y se entenderá que el concesionario acepta que, a su cuenta y riesgo e independiente de las inversiones que realice, su ingreso deviene de la participación acordada sobre los pagos de las multas; tasas y derechos cedidos por el Instituto para el desarrollo de sus labores incluyendo los descuentos de Ley, si a ello hay lugar.

9. JUSTIFICACIÓN DE FACTORES DE SELECCIÓN DE LA OFERTA MAS FAVORABLE

9.1. JUSTIFICACIÓN DE LOS FACTORES DE SELECCIÓN

Para garantizar las exigencias legales el contratante, en la búsqueda y aplicación de principio de transparencia se ha acogido a lo dispuesto en la Ley 1508 de 2012, en sus Artículos 1, 2, y 12 – en relación con los Factores de Selección Objetiva; según se transcribe a continuación:

Artículo 1°. Definición. Las Asociaciones Público Privadas son un instrumento de vinculación de capital privado, que se materializan en un contrato entre una entidad estatal y una persona natural o jurídica de derecho privado, para la provisión de bienes públicos y de sus servicios relacionados, que involucra la retención y transferencia de riesgos entre las partes y mecanismos de pago, relacionados con la disponibilidad y el nivel de servicio de la infraestructura y/o servicio.



Artículo 2°. Concesiones. Las concesiones de que trata el numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, se encuentran comprendidas dentro de los esquemas de Asociación Público Privadas. Las concesiones vigentes al momento de la promulgación de la presente ley se seguirán rigiendo por las normas vigentes al momento de su celebración.

Artículo 12. Factores de selección objetiva. En los procesos de selección que se estructuren para la ejecución de proyectos de asociación público privada de iniciativa pública o que requieran desembolsos de recursos públicos, la selección objetiva se materializará mediante la selección del ofrecimiento más favorable a la entidad y a los fines que ella busca.

Los factores de escogencia y calificación que establezcan las entidades en los pliegos de condiciones o sus equivalentes en estas contrataciones, tendrán en cuenta los siguientes criterios:

12.1 La capacidad jurídica, la capacidad financiera o de financiación y la experiencia en inversión o en estructuración de proyectos, serán objeto de verificación documental de cumplimiento por parte de las entidades estatales como requisitos habilitantes para la participación en el proceso de selección y no otorgarán puntaje. En estos casos no se exigirá Registro Único de Proponentes y la presentación de esta documentación será subsanable, en los términos establecidos en el Estatuto General de Contratación.

12.2 La oferta más favorable será aquella que, teniendo en cuenta los factores técnicos y económicos de escogencia y la ponderación precisa y detallada de los mismos, contenida en los pliegos de condiciones o sus equivalentes, represente la mejor oferta o la mejor relación costo-beneficio para la entidad, sin que la favorabilidad la constituyan factores diferentes a los contenidos en dichos documentos. Dentro de tales criterios las entidades podrán considerar los niveles de servicio y estándares de calidad, el valor presente del ingreso esperado, los menores aportes estatales o mayor aporte al Estado según sea el caso, contraprestaciones ofrecidas por el oferente

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 53 de 139	

salvo en caso de contraprestaciones reguladas o tarifas a ser cobradas a los usuarios, entre otros, de acuerdo con la naturaleza del contrato.

Por lo anterior el Proponente deberá acreditar con su Propuesta el cumplimiento de las exigencias que se establecen a continuación, en los términos previstos en estos estudios previos y en los pliegos de condiciones que regirán para el proceso.

El Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial, verificará en cada propuesta, el cumplimiento de los requisitos jurídicos, financieros de experiencia, de organización y requerimientos técnicos, contenidos en el pliego, los cuales tienen por objeto establecer si las propuestas cumplen con las condiciones y requisitos mínimos exigidos en el presente proceso de selección.

En el presente proceso de selección se permite la participación de Consorcios y/o de Uniones Temporales al tenor de lo establecido en el artículo 7 de la Ley 80 de 1993, que cumplan con todas las exigencias dispuestas en los presentes pliegos.

9.2. CONDICIONES PARA PARTICIPAR DENTRO DEL PRESENTE PROCESO

Bajo los parámetros establecidos en las Leyes 80 de 1993 y 1150 de 2007, podrán participar en el presente proceso de selección todas las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, en forma individual o conjunta (consorcio, unión temporal o promesa de sociedad futura), que dentro de su actividad comercial (cuando aplique) o su objeto social se relacione con el presente proceso de selección y que acredite una duración igual o superior al plazo del contrato (ejecución y liquidación) y un (1) año más, contados a partir de la fecha de cierre del proceso.



En el caso de Uniones Temporales o Consorcios, cada uno de sus miembros deberá acreditar que su actividad comercial o su objeto social se relacione con el presente proceso de selección y deberán tener una duración igual o superior al plazo del contrato (ejecución y liquidación) y tres años más (artículo 6º Ley 80 de 1993).

Cuando el representante legal de la persona jurídica tenga restricciones para contraer obligaciones en nombre de la misma, deberá adjuntar el documento de autorización expresa del órgano social competente, en el cual conste que está facultado para presentar la oferta y firmar el contrato hasta por el valor del presupuesto oficial.

Igualmente, en el caso de ofertas plurales, el representante legal de cada una de las personas jurídicas que los integren y lo requiera, deberá contar con dicha autorización, también hasta el valor del presupuesto oficial, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7º de la Ley 80 de 1993 y en los artículos 1568, 1569 y 1571 del Código Civil.

El **DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DE TULUA** también revisará que los **PROPONENTES** no se encuentren en causales de inhabilidad, incompatibilidad o conflictos de interés para celebrar o ejecutar el contrato.

Para ello, revisará el boletín de responsables fiscales, el certificado de antecedentes disciplinarios, el certificado de antecedentes judiciales y el RUP para verificar que no haya sanciones inscritas, lo anterior, conforme a las disposiciones previstas en el Decreto 019 de 2012 por medio del cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública.

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 54 de 139	

9.3. CAPACIDAD JURÍDICA:

Esta verificación se hará de la siguiente manera: **CUMPLE/NO CUMPLE.**

Constituirán los requisitos habilitantes para la participación en el proceso de contratación los siguientes documentos.



- ✓ Fotocopia de cedula de ciudadanía de personas naturales.
- ✓ Carta de presentación de la propuesta.
- ✓ Autorización para presentar propuesta y suscribir el contrato, Según aplique.
- ✓ Certificado de existencia y representación legal y/o certificado de matrícula mercantil, según aplique.
- ✓ Documento de constitución de Unión Temporal o Consorcio, según aplique.
- ✓ Garantía de seriedad de la oferta.
- ✓ Garantía bancaría
- ✓ Certificado de aportes parafiscales
- ✓ Certificado de no responsabilidad fiscal, emitido por la Contraloría General de la republica de la empresa y sur representante legal.
- ✓ Antecedentes Disciplinarios – Fiscales – Judiciales
- ✓ Copia de registro único tributario (RUT).
- ✓ Copia de Libreta Militar si es hombre menor de 50 años.
- ✓ Y los demás establecidos en el pliego de condiciones.

Podrán participar como proponentes, siempre y cuando cumplan las condiciones exigidas por el Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo De Movilidad y Seguridad Vial y no se encuentren inhabilitados para contratar con el estado colombiano.

Individualmente, como personas naturales que tengan domicilio en Colombia, como personas jurídicas nacionales, con domicilio en Colombia y que se encuentren debidamente constituidas, previamente a la fecha de cierre del proceso.

Conjuntamente, (proponentes plurales) conforme a lo descrito en los Numerales 3.13, 3.13.1, 3.14.2.1, 3.14.2.2, 3.14.2.3 del presente pliego de condiciones en cualquiera de las formas de asociación previstas en el artículo 7º de la Ley 80 de 1993, siempre que se traten de personas jurídicas nacionales. En todo caso, todos los Proponentes deben:

- i. Tener capacidad jurídica para la presentación de la propuesta, celebración y ejecución del contrato.
- ii. Cumplir con la vigencia de la persona jurídica al momento de la presentación de la propuesta, la cual no podrá ser inferior al plazo estimado del contrato y un (1) año más.
- iii. No estar incurso en ninguna de las circunstancias previstas en el artículo 8º de la Ley 80 de 1993, en la Ley 1150 de 2007, en el numeral 4º del artículo 38 de la Ley 734 de 2002, en la Ley 1474 de 2011 y demás disposiciones legales vigentes que consagren inhabilidades e incompatibilidades para contratar con el Municipio de Tuluá - Administrativo De Movilidad y Seguridad Vial. Las propuestas que incurran en esta situación serán RECHAZADAS.
- iv. No estar en un proceso de liquidación obligatoria, concordato o cualquier otro proceso de concurso de acreedores según la ley aplicable; dicha afirmación se entenderá prestada con la suscripción de la Carta de presentación de la propuesta. Las propuestas que incurran en esta situación serán RECHAZADAS.

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI <small>Sistema de Gestión Integrado</small>
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 55 de 139	

- v. No estar reportado en el último Boletín de Responsables Fiscales vigente, publicado por la Contraloría General de la República, de acuerdo con el artículo 60 de la Ley 610 de 2000. Las propuestas que incurran en esta situación serán RECHAZADAS.
- vi. No presentar sanciones que impliquen inhabilidad para contratar con el Estado. Las propuestas que incurran en esta situación serán RECHAZADAS.
- vii. Un OFERENTE no podrá presentar más de un ofrecimiento, en forma individual o conformando consorcio o unión temporal o cualquier otra forma asociativa. En caso de que se incurra en esta prohibición, por sí o por interpuesta persona, el Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo De Movilidad y Seguridad Vial no tendrá en cuenta ninguna de los ofrecimientos y las propuestas que incurran en esta situación serán RECHAZADAS.

9.4. REQUISITOS HABILITANTES DE CARACTER TÉCNICO.

- **Propuesta General:**

El oferente publicará en la plataforma del SECOP II, su propuesta de acuerdo con los siguientes componentes:

a). propuesta técnica.

Esta se considera como requisito habilitante y contendrá un documento de propuesta para la prestación del servicio, donde describa:

1. Organigrama.

- i). Dependencias, funciones generales
- ii). Planta de Personal

2. Manejo Documental.



- i). Propuesta de seguridad de datos (acceso a aplicativos, firewalls, etc.) y de personas (estudio de seguridad, niveles de acceso a información y a archivos).
- ii). Propuesta de seguridad del archivo físico y del acceso a los niveles de administración de información con implementación de controles de acceso a elección del oferente.

3. Licencia de Uso del Software especializado en gestión de Tránsito. (Anexo Nro. 6)

El proponente o algunos de los miembros del Consorcio; Unión Temporal o Promesa de Sociedad Futura, deberá aportar como propietario o licenciatario un Software especializado en gestión de Tránsito que pueda entrar inmediatamente a prestar sus servicios que cuente como mínimo con los módulos y facilidades detalladas en el Anexo Técnico.

4. Plan De Expansión De La Red Semafórica.

Conforme a lo indicado en el Anexo Técnico y en los demás documentos, el oferente deberá presentar un cronograma estimado para el plan de implementación de las ocho (8) intersecciones semaforizadas que son parte de su inversión inicial. A partir de su entrega el concesionario seleccionado no será responsable de su operación, conservación, mantenimiento y soporte el cual estará a cargo del Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá.

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 56 de 139	

9.4.1 CONDICIONES DE EXPERIENCIA El Municipio de Tuluá – Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial, dentro de los límites previstos en la Ley; en relación con la **EXPERIENCIA GENERAL y ESPECIFICA** que se exigirá a los proponentes, busca contar con la seguridad de que los oferentes que se vinculen al proceso y por ende el concesionario seleccionado, cuente con la experiencia necesaria en la totalidad de ítems o actividades que cubre el objeto contractual y en torno a ello, ha estructurado los requerimientos centrándolos en el tamaño que se espera alcanzar y/o que hoy cuenta nuestro Organismo de Tránsito Municipal.

Bajo estos supuestos la experiencia que se exigirá, para permitir su acceso al proceso, a los interesados es la siguiente:

9.4.2. EXPERIENCIA GENERAL DEL PROPONENTE.

CONDICIONES DE EXPERIENCIA El Municipio – Departamento Administrativo de Movilidad Seguridad Vial, dentro de los límites previstos en la Ley; en relación con la **EXPERIENCIA GENERAL y ESPECIFICA** que se exigirá a los proponentes, busca contar con la seguridad de que los oferentes que se vinculen al proceso y por ende el concesionario seleccionado cuente con la experiencia necesaria en la totalidad de ítems o actividades que cubre el objeto contractual y en torno a ello ha estructurado los requerimientos centrándolos en el tamaño que se espera alcanzar y/o que hoy cuenta nuestro Organismo de Tránsito Municipal.

Bajo estos supuestos la experiencia que se exigirá, para permitir su acceso al proceso, a los interesados es la siguiente:



Los proponentes interesados en presentar oferta, deberán acreditar experiencia en mínimo **TRES (3) CONTRATOS DE CONCESIÓN** en tránsito y transporte ejecutados o en ejecución, que integren como mínimo los registros de automotores, conductores, e infractores incluyendo las siguientes actividades: prestación del servicio de atención a usuarios, recaudo y distribución de los ingresos por trámites, custodia del archivo físico del tránsito, control, expedición y entrega de especies venales.

Adicional a lo anterior, **UNO DE LOS CONTRATOS** aportados, deberá cumplir con las siguientes características:

- 1- Deberá acreditar como mínimo un contrato ejecutado en concesión de tránsito y transporte,
- 2- Deberá acreditar como mínimo 10 años de operación en organismos de tránsito y transporte.
- 3- Deberá acreditar como mínimo que se haya generado un recaudo total del contrato sobre los servicios y/o multas recaudadas mayor o igual a Veinte mil millones de pesos (\$20.000.000.000.00) m/cte.
- 4- Deberá acreditar que el contrato de concesión aportado, en caso de haberse ejecutado de cualquier forma asociativa, el proponente o el integrante del proponente haya participado como mínimo con el 30% de participación.

Adicional a lo anterior, uno (1) de los contratos aportados, deberá cumplir con las siguientes características:

- 1- Deberá acreditar como mínimo un contrato en concesión de tránsito y transporte, que haya incluido o incluya los Registros: a) Automotor; b) Conductores; c) Infractores, y d) Empresas de Transporte Público en especial Tarjetas de Operación.

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 57 de 139	

2- Deberá acreditar que el contrato de concesión aportado, en caso de haberse ejecutado de cualquier forma asociativa, el proponente o el integrante del proponente haya participado como mínimo con el 30% de participación.

Deberá acreditar que contiene aporte de pruebas a través de sistemas automáticos o semiautomáticos de sanción a contraventores al Código Nacional de Tránsito (SAST).

9.4.3. EXPERIENCIA ESPECÍFICA DEL PROPONENTE

El proponente deberá contar con experiencia propia o a través de un aliado estratégico como proveedor tecnológico en semaforización con experiencia dentro de su objeto o en actividades que incluyan suministro, montaje, implementación de cruces semaforizados, en un máximo de DOS (2) CONTRATOS ejecutados o en ejecución con entidades públicas y/o privadas, que acumulen o individualmente reúnan lo aquí solicitado.

Igualmente, deberá demostrar que las certificaciones y/o contratos aportados cumplan en sumatoria por lo menos con lo siguiente:

1. Experiencia en suministro e instalación de semáforos con más de cincuenta (50) o más controladores de semáforos puestos en funcionamiento.
2. Comunicación de cruces semaforizados con una (1) central de tráfico mediante una red de comunicaciones inalámbrica y/o alámbrica.

En caso de acreditar la experiencia específica por medio del aliado estratégico, se deberá demostrar que se cuenta con un compromiso de exclusividad entre dicho aliado y el proponente o con alguno de los integrantes del proponente plural.

Dicha carta de compromiso deberá demostrar la exclusividad del proveedor con el proponente y el compromiso de proveer tecnológicamente a este y de acompañar y apoyar la ejecución de las obligaciones contractuales en caso de salir adjudicatario en el presente proceso de selección (**Ver Anexo 5**).

b). Un (1) contrato, ejecutado o en ejecución, de gestión de tránsito servicio de detección de contraventores a las normas del Código Nacional de Tránsito mediante a SAST las siguientes condiciones:

- Cien mil (100.000) o más Ordenes de Comparendo impuestas mediante la utilización de SAST y notificadas a los propietarios de los vehículos infractores;
- Cincuenta (50.000) mil o más Ordenes de Comparendo efectivamente recuperadas o percibidas de las cien mil (100.000) impuestas mediante la utiliza;
- Lo anterior en un plazo de cinco (5) años calendario (2016 a 2020);
- Quien lo aporta debe tener o haber tenido una participación igual o superior al 25%.

9.5. CAPACIDAD ORGANIZACIONAL:

El Municipio de Tuluá – Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial, debe asegurarse que los indicadores de Rentabilidad proporcionen garantía de la capacidad del proponente.

Se evaluarán con **CUMPLE/NO CUMPLE** los siguientes indicadores de capacidad organizacional, pues este aspecto no otorgará puntaje; pero habilitará o deshabilitará la propuesta.

- Rentabilidad Sobre Patrimonio
- Rentabilidad Sobre Activos
- Razón de cobertura de intereses

Cuadro: Indicadores para verificar la capacidad organizacional a diciembre 31 de 2020.

INDICADORES DE CAPACIDAD OPERACIONAL	EXIGIDO EN EL PROCESO
Rentabilidad sobre Patrimonio	Mayor o igual a 0.10
Rentabilidad sobre activos	Mayor o igual a 0,085
Razón de cobertura de intereses	Mayor o igual a 5,00

9.5.1. Rentabilidad Sobre Patrimonio: Utilidad Operacional/Patrimonio

Determina la rentabilidad del patrimonio del proponente, es decir la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el patrimonio. A mayor rentabilidad sobre el patrimonio, mayor es la rentabilidad de los accionistas

y mejor la capacidad de la organización empresarial del proponente.

Entonces, se solicita una rentabilidad sobre el patrimonio, que resulte atractiva para un inversionista en la medida que el valor a invertir en los activos productivos de la Concesión es alto y como tal el resultado arrojado debe ser positivo para llamar la atención de los interesados en su consecución. En este orden de ideas, el mínimo será **igual o superior a 10.0%**.



9.5.1.1. Rentabilidad Sobre Activos: Utilidad operacional/activo total.

Establece la rentabilidad de los activos del proponente, su capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el activo. A mayor rentabilidad sobre activos, mayor es la rentabilidad del negocio y mejor la capacidad organizacional del proponente. Este indicador debe ser siempre menor o igual que el de rentabilidad sobre patrimonio, en razón a que, normalmente, la inversión en activos es mayor que el patrimonio de la empresa. Se fija un índice de rentabilidad sobre patrimonio **igual o superior al 8.5%**.

En el caso de las UNIONES TEMPORALES, CONSORCIOS, o PROMESAS DE SOCIEDAD FUTURA el método de evaluación y habilitación para los indicadores de CAPACIDAD FINANCIERA y ORGANIZACIONAL será ponderado de acuerdo con la participación de los "asociados", conforme a lo establecido en la opción 1 del Numeral VII del Manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los procesos de contratación, versión M-DVRHPC-04 emitido por Colombia Compra Eficiente.

9.5.1.2. Cobertura De Intereses = Utilidad Operacional / Gasto de Intereses.

Este índice muestra la capacidad que tiene el oferente de responder por el pago del componente de gasto financiero en sus obligaciones de este orden. Entre mayor sea el guarismo que arroje más positiva será la solidez financiera para el oferente en la medida que ello significa un bajo nivel de endeudamiento y/o un alto rendimiento operacional que en cualquier caso son indicadores de una buena salud financiera y operacional

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 59 de 139	

Entonces, el valor del índice se ha establecido en un **igual o mayor a 5.0** cifra que se sustenta en que el modelo a concesionar contiene un plan de inversiones a corto y mediano plazo por lo cual la administración contratante busca minimizar la probabilidad de riesgo de una estructura empresarial inadecuada del futuro concesionario. El proponente que no tenga gastos de intereses (denominador igual cero), y por ende un infinito como resultado general, queda habilitado ya que no tiene intereses a cubrir o pagar y como tal se calificara con el valor mínimo solicitado.

$$(ii) \text{ Indicador} = \frac{(\sum \text{Componente 1 del indicador, } X \text{ porcentaje de participación})}{(\sum \text{Componente 2 del indicador, } X \text{ porcentaje de participación})}$$

9.6. REQUISITO HABILITANTE - CAPACIDAD FINANCIERA.

✓ **INDICADORES FINANCIEROS Y DE OPERACIÓN** obtenidos a partir de la información de los estados financieros del(los) proponente(s) a 31 de diciembre de 2020, de acuerdo con lo exigido en el Pliego de condiciones.

Con base en lo establecido en el estatuto anticorrupción o ley 1474 de 2011, en los procesos de selección por licitación, la oferta más ventajosa será la que resulte de aplicar alguna de las siguientes alternativas:

1. La ponderación de los elementos de calidad y precio soportados en puntajes o fórmulas señaladas en el pliego de condiciones.



(...)

Dentro del término señalado en el cronograma del proceso se procederá a realizar en una primera fase la verificación de los requisitos habilitantes con el fin de determinar de acuerdo con la ley y las exigencias del pliego de condiciones, las propuestas habilitadas y en una segunda fase, la ponderación de los elementos a calificar.

9.6.1. La Demostración Y Certificación Del Mínimo De Recursos Económicos Destinados A La Inversión Inicial

Para el Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo de Movilidad Y Seguridad Vial, constituye una necesidad imperiosa contar con la plena certeza acerca de que quienes sean oferentes en el proceso de contratación y por ende el Concesionario seleccionado, cuente con la disponibilidad de recursos necesarios para desarrollar y ejecutar las inversiones requeridas para tener terminada y disponible, de manera oportuna y acorde al cronograma de implementación, la infraestructura de operación en debidas condiciones y así iniciar la prestación de servicios en el día calendario inmediatamente siguiente a la terminación de la actual concesión. Para ello, además de la póliza de seriedad de la oferta, los oferentes deberán constituir una garantía bancaria entendida esta como el documento por el cual un banco respalda la obligación contraída por un cliente. Así, se compromete a responder en caso de incumplimiento; en otras palabras, la garantía bancaria consiste en un contrato donde la entidad financiera asume el papel de avalista o garante. Entonces, el banco se responsabiliza por el cumplimiento de la promesa de un tercero para con el beneficiario de la garantía.

Dicha garantía con valor de **UN MIL MILLONES (\$1.000.000.000) DE PESOS** Mda Cte deberá ser presentada por todos los oferentes del proceso siendo beneficiario el Departamento Administrativo de Movilidad Y

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI <small>Sistema de Gestión Integrado</small>
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 60 de 139	

Seguridad Vial, de acuerdo con lo establecido en el Pliego de Condiciones, y se devolverá a los proponentes diferentes al adjudicatario. Quien sea seleccionado como Concesionario recibirá, al momento de firma del Acta de Iniciación del Contrato de Concesión resultante del presente proceso de contratación, la autorización por parte del Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo de Movilidad Y Seguridad Vial para aplicar y utilizar su monto en el desarrollo de las inversiones previstas en el contrato de concesión o su cancelación, previa demostración de los recursos disponibles equivalentes al 50% del valor de la garantía.

NOTA: Señor proponente recuerde que el plazo para entregar la garantía bancaria es hasta el 21 de septiembre del 2021, hasta antes de las 1100 horas.

9.7. FACTOR ECONÓMICO COMO CRITERIO DE SELECCIÓN.

Las siguientes son las condiciones económicas de la propuesta, una vez evaluadas todas las condiciones y exigencias en materia tecnológica, operativa, de personal, instalaciones, equipos y en general todas las actividades y obligaciones contenidas dentro de los pliegos de condiciones, se procederá a la evaluación del propuesta económica conforme a lo pormenorizado en los acápite siguientes, basándose para ello en la información aportada en la propuesta y los criterios de evaluación en adelante detallados .

9.7.1. Valor de la Propuesta económica.

Con base en el Flujo de Caja anual presentado por el proponente, el representante legal de este deberá manifestar al Municipio de Tuluá- Departamento Administrativo De Movilidad Y Seguridad Vial, que aspira a una **participación porcentual máxima del Sesenta y Cinco por ciento (65%)** sobre el ingreso de la totalidad de los servicios y bienes suministrados a los usuarios y los obtenidos por concepto del recaudo bruto menos las deducciones mencionadas de acuerdo al lugar de ocurrencia del comparendo, de las infracciones realizadas por los Agentes de Tránsito del Municipio o quien haga sus veces en el futuro o por el personal de la Policía Nacional o la Policía de Carreteras (POLCA) o las detectadas a través del sistema automático o semiautomático de sanciones de tránsito (SAST) y su recuperación del debido cobrar a través del cobro persuasivo o coactivo, con lo cual cubrirá, de manera integral, todos los costos, gastos, servicio de la deuda, retorno de la inversión y la rentabilidad esperada del proponente en el ejercicio del contrato de concesión resultante, sin compromiso alguno para el Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial, con respecto a que los ingresos no se cumplan y/o que los gastos se disminuyan o incrementen, toda vez que la financiación; implementación, administración, operación y mantenimiento del proyecto será por cuenta y riesgo del concesionario.

9.7.2. Condiciones para el cálculo de la participación porcentual.

Teniendo en cuenta el modelo de otras concesiones similares adelantadas en el departamento y/o en el país la retribución se debe proponer como una participación en los ingresos generados en el usufructo de la concesión otorgada, expresada como un porcentaje fijo sobre los ingresos correspondientes al valor de los montos recolectados por la explotación de los servicios operativos y administrativos y las multas efectivamente percibidas y determinadas en el objeto del presente documento.

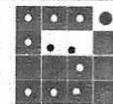
El INTERESADO entiende y acepta, que conforme a las normas legales vigentes que rigen el modelo contractual de negociación definido, a la terminación de la ejecución del contrato de concesión, el CONCESIONARIO deberá realizar la reversión de la infraestructura aportada como parte del contrato incluyendo los elementos técnicos que conforman la solución tecnológica integral y las mejoras y adecuaciones realizadas al inmueble aportado por el Municipio como



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

**Código:
F-220-04**



SIGI
Sistema de Gestión Integrado

Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 61 de 139

sede operativa y administrativa del Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Val del Municipio de Tuluá. Esta reversión no generara costo o erogación alguna para el Municipio de Tuluá.

En relación con el modelo financiero que el PROPONENTE realice para presentar su oferta debe asegurar la viabilidad financiera del proyecto, y el equilibrio financiero y económico del contrato, el PROPONENTE deberá efectuar las proyecciones necesarias de las variables macroeconómicas con el fin de indexar los valores que considere para la estructuración financiera de la implementación y operación del proyecto.

De otro lado, la proyección realizada deberá incluir los indicadores que más se usan para determinar la parte financiera de un proyecto como son: I) el Valor Presente Neto - VPN – que es la estimación que se realiza desarrollando un modelo de Flujo de Caja Libre- FCL - el cual muestra la cantidad de dinero disponible para cubrir todas la erogaciones de costos y gastos al igual que la deuda contraída, repartir utilidades y la capacidad del proyecto para generar flujo de caja; II) La Tasa Interna de Retorno - TIR – entendida como la tasa de interés o rentabilidad que ofrece una inversión. Es decir, es el porcentaje de beneficio o pérdida que tendrá una inversión para las cantidades que no se han retirado del proyecto. En este sentido y con el fin de determinar un escenario de viabilidad para el proyecto, estos 2 indicadores deben reflejar, en su resultado, el punto de equilibrio económico – financiero entre el Municipio de Tuluá y el concesionario seleccionado para ejecutar el contrato objeto del presente proceso de selección y el equilibrio existente entre las partes a él vinculado.

Es necesario recordar que la Administración Municipal para efectos de determinar las condiciones que permitan asegurar un equilibrio entre las partes ha desarrollado una ecuación contractual respaldada en un modelo económico financiero elaborado con las mismas bases que se solicitan a los proponentes y que de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 2.2.2.1.8.3. del Decreto 1082 de 2015: "... De la publicidad. La entidad contratante deberá garantizar la publicidad de los procedimientos, documentos y actos asociados a los procesos de contratación ..., salvo el modelo financiero estatal que está sometido a reserva legal. ..." por lo cual no será publicado, pero si se utilizará como punto de referencia al hacer el análisis y evaluación de los presentados por los oferentes.

Para ello, las proyecciones realizadas, deberán, como mínimo incluir las siguientes variables:

ESCENARIO DEL CONCESIONARIO PARA ELABORAR PROYECTO ECONOMICO FINANCIERO

ITEM	CONCEPTO	VALOR
1	Participación SIMIT	10%
2	Participación POLCA Infracciones Impuestas en Vía Nacional	45%
3	Tasa interna de Retorno	Entre el 12% y el 16%
4	Tasa de interés de oportunidad	18%
5	IPC (Promedio 2001 a 2020)	4.47%
6	Incremento SMMLV (Promedio 2002 a 2021)	5.96%
7	Incremento Subsidio de Transporte (Promedio 2002 a 2021)	6.58%
8	Proyección Crecimiento Parque Automotor	3%
9	Promedio Días Operación al Mes	25
10	Cultura de Pago Comparendos	Entre 30% y 45%
11	Porcentaje de recuperación de cartera (se debe considerar la prescripción y período contravencional de cada grupo mensual respecto del cual se surta el cobro)	Entre 1% y 15%
12	Inversión a Efectuar Por el Concesionario	Inicial: No inferior a \$4.000.000.000 Pesos de 2021
13	Incremento cantidades de procesos contravencionales por año	3%
14	Cantidad de trámites	Ver anexo
15	Reinversiones en Reposición y/o Ampliación Equipos y Tecnología	Al inicio de los años 8 y 15 de ejecución
16	Esquema de Financiación de la Inversión	Libre Albedrio Proponentes
17	Equity Minimo	25%

Elaboración Propia

En este sentido el análisis del modelo financiero realizado y presentado por el(los) oferente(s) busca identificar un escenario de viabilidad en camino de determinar el porcentaje a distribuir entre quien lo exhibe como un posible operador y el Municipio bajo la premisa fundamental de definir un valor porcentual por la operación de los servicios complementarios y las multas percibidas correspondientes al Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial del Municipio de Tulúa.

- **Modelo de Costos y Gastos:** En general para cada uno de los componentes del modelo económico, se deberán tomar en cuenta los costos correspondientes a los elementos requeridos para la operación de cada uno de los mismos. Los valores mostrados tienen corrección proyectada del IPC, salvo los de mano de obra y/o personal que se reajustaran conforme al incremento estimado del salario mínimo legal vigente para cada uno de los años del análisis.



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04

Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 63 de 139



- **Modelo de Inversiones:** Para cada uno de los grandes rubros del modelo de concesión, se proyectarán las inversiones requeridas para su óptima operación. De manera general, las inversiones dependiendo de su naturaleza se asumieron con una depreciación a cinco; diez y hasta 19.5 años conforme a la naturaleza del bien a depreciar y el horizonte temporal del contrato resultante.

Esto, independiente que como parte del modelo de contratación se deberán efectuar inversiones tecnológicas y adecuaciones de infraestructura en los años 8º y 15º de ejecución contractual.

- **Escenarios de Viabilidad Financiera:** Tomando como finalidad del análisis económico la determinación de un escenario viable que represente un equilibrio económico para un futuro concesionario y para el Municipio de Tulúa se deberá realizar el cálculo del Valor Presente Neto (VPN) y de la Tasa Interna de Retorno (TIR) a partir de un Flujo de Caja Libre. Igualmente, se proyectará el estado de resultados de la concesión con el objetivo de determinar el margen neto de la misma para cada uno de los años del análisis.

Para el valor acumulado de los indicadores EBIT, EBITDA; Margen Neto y Relación Costo Beneficio se calculará el valor presente de cada indicador utilizando como tasa de descuento la indicada en el numeral 4 de la tabla anterior y, adicionalmente, el crecimiento del IPC y el SMMLV proyectados año tras año en los rubros y conceptos que así lo ameriten.

- **Análisis De Consistencia:** El modelo de concesión depende de una gran cantidad de variables que afectan el comportamiento de los ingresos, inversiones, costos y gastos de este. En este sentido cualquier variación, que se haga sobre alguna de estas variables afectará el resultado de los indicadores de viabilidad de la concesión.

Por ello, y como parte de la evaluación, El Municipio efectuará un análisis de consistencia a la propuesta económica formulada por el(los) oferente(s) basada en su proyecto económico financiero el cual deberá ser parte de la oferta y diligenciado en los formatos destinados para ello y que incluirán la siguiente información:

PROYECCIÓN	CONSIDERACIONES Y/O FACTORES
INVERSIONES	Se asumirán inversiones para Adecuaciones Físicas Sede Departamento y Concesión y Dotación de la misma; Equipos; Hardware, Software; Estudios Técnicos SAST y Centro de Control de Semaforización, entre otros.
INGRESOS	La propuesta de remuneración al Concesionario no podrá exceder los siguientes límites:
	I. Hasta el 55% sobre los recaudos por las multas, sanciones y comparendos originados en pruebas obtenidas con el Sistema Automático o Semiautomático de Sanciones de Tránsito (SAST).
	II. Hasta el 10% sobre los recaudos por las multas, sanciones y comparendos originados en pruebas obtenidas con el Sistema Automático o Semiautomático de Sanciones de Tránsito (SAST) como remuneración por la Inversión en Equipos; Adecuaciones; Soporte Tecnológico y Estudios Técnicos para las SAST.



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

**Código:
F-220-04**



Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 64 de 139

	III. Hasta el 65% sobre el recaudo efectivo de las Ordenes de Comparendo impuestas por los Agentes de Tránsito de Policía de Carreteras (POLCA) y/o Agentes del Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial de Tulúa
	IV. Hasta el 65% sobre el recaudo de tasas y precios cobrados por servicios y/o suministros de bienes correspondientes a los Registros Municipales de Vehículos y Conductores
COSTOS y GASTOS	Se proyectarán costos de implementación y operación del modelo general de tránsito. Igualmente se proyectarán los gastos asociados a la carga administrativa y funcional , así como la nómina en general para operar el proyecto
VIABILIDAD FINANCIERA	Se deberá incluir un análisis de viabilidad del proyecto donde se determinarán escenarios de viabilidad del mismo calculando VPN, TIR y financieros de EBITDA; Margen Neto y Relación Costo Beneficio. El Municipio realizara un análisis de consistencia para determinar el grado de viabilidad del modelo de cada oferente

En la elaboración del proyecto económico financiero cada uno de los oferentes deberá utilizar los siguientes indicadores en su elaboración y presentación.



CONSOLIDADO DE INDICADORES FINANCIEROS PROYECTO	
TIO	Tasa de Interés de Oportunidad
Spreads	Puntos de Riesgo
TMAR	Tasa mínima atractiva de Retorno
VPI	Valor Presente de los Ingresos
VPE	Valor Presente de los Egresos
VPN	Valor Presente Neto
RBC	Relación Beneficio Costo
IPEQ	Ingreso Periódico Equivalente
TIR	Tasa Interna de Retorno

Los anteriores requerimientos contribuirán a la optimización de la Relación Beneficio Costo en sus aspectos de beneficio social y optimización de ingresos.

El proponente deberá acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos financieros mínimos, extractados de los estados financieros, debidamente certificados, correspondientes al período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2020.

Documentos para acreditar:

- Los proponentes naturales nacionales, deberán aportar – acogiéndose a la normatividad vigente al momento de presentación – los Estados Financieros Básicos con corte al 31 de diciembre de 2020 debidamente auditados y dictaminados por el Revisor Fiscal, según sea el caso.
- Los proponentes plurales, conjuntamente, deberán aportar – acogiéndose a la normatividad vigente al

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 65 de 139	

momento de presentación – los Estados Financieros Básicos con corte al 31 de diciembre de 2020 debidamente auditados y dictaminados por el Revisor Fiscal, según sea el caso.

c). Los proponentes extranjeros deben presentar la información financiera que se relaciona a continuación, de conformidad con la legislación propia del país de origen, avalados con la firma de quien se encuentre en obligación de hacerlo de acuerdo con el cierre fiscal y la normativa vigente del país de origen:

- (i) Balance general
- (ii) Estado de resultados

Los anteriores documentos también deben ser presentados utilizando el Plan Único de Cuentas para Colombia (PUC).

c). Balance General y Estados de Resultados de la persona jurídica con corte a 31 de diciembre de 2020, detallados por la Ley o los estatutos, de conformidad con las exigencias de la Ley 222 de 1995 y la Ley 43 de 1990.

d). Resumen de los indicadores económicos, patrimoniales, de solvencia y de liquidez, de conformidad con el modelo anexo.

El Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial, conforme a su estudio del sector, usado para establecer los requisitos habilitantes de los indicadores financieros, brindando garantías y

pluralidad a los diferentes participantes dentro de los procesos contractuales, ha procedido a fijar los más adelante incluidos.

Lo anterior entendiendo que la promoción de la competencia es uno de los objetivos del sistema de contratación, por lo cual es muy importante tener en cuenta que los requisitos habilitantes no son ni pueden ser una forma de restringir la participación en los Procesos de Contratación. El Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial, busca promover la participación de más proponentes y el crecimiento de la industria nacional de bienes y servicios y por eso los requisitos habilitantes se consideran adecuados y proporcionales, de acuerdo con el Decreto 1082 de 2015.

Teniendo en cuenta el Párrafo 3 del capítulo VI del Manual Para Determinar Y Verificar Los Requisitos Habilitantes En Los Procesos De Contratación, en donde establece que:

(....) “La Entidad Estatal debe tener precaución para no excluir posibles proponentes que, aunque para un indicador específico tengan un peor desempeño que el promedio de su sector, estén en capacidad de participar en el Proceso de Contratación y cumplir con el objeto del contrato. (...)”

Para lo cual la Entidad, en aras de garantizar una mayor participación de posibles proponentes conforme a la realidad del mercado actual, a los estados financieros de cada organismo del sector en estudio, teniendo en cuenta que el plazo de la presente Concesión es de 20 años, que cada indicador puede variar entre cada vigencia en beneficio o en contra de la ejecución del mismo durante todo el tiempo concesionado, así las cosas, la Alcaldía Municipal de Tuluá, determina solicitar unos indicadores acordes a las necesidades del presente proceso y los cuales no excluyan a ninguno de los posibles proponentes analizados dentro del presente análisis.

El análisis del sector, realizado en documento independiente, constituye una herramienta para ayudar juntamente con los estudios previos, a realizar el proyecto de pliego de condiciones y posteriormente el pliego definitivo, con los requisitos habilitantes que dará pie a la selección de la oferta más favorable que satisfaga las necesidades del Municipio de Tulúa - Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial y el cabal cumplimiento de las exigencias del presente proceso.

Como resultado del análisis del sector, se establecen como indicadores para el presente proceso de selección los siguientes:

Se evaluarán con CUMPLE o NO CUMPLE los siguientes indicadores financieros; por tanto, este aspecto no otorgará puntaje; pero habilitará o deshabilitará la propuesta.

- Índice de Liquidez.
- Índice de Endeudamiento
- Patrimonio Líquido
- Capital de Trabajo



Cuadro: Indicadores para verificar la capacidad financiera a diciembre 31 de 2020.

INDICADORES DE CAPACIDAD FINANCIERA	MÍNIMOS A ACREDITAR
Índice de Liquidez	5.00
Nivel de Endeudamiento	Menor o igual a 0,40
Patrimonio Líquido	Mayor o igual a \$4.000.000.000
Capital de Trabajo	Mayor o igual a \$2.250.000.000

9.8. INDICE DE LIQUIDEZ = Activo Corriente / Pasivo Corriente. Como se manifestó al iniciar este apartado, este índice refleja la capacidad que tiene el oferente o empresario de responder por sus obligaciones de corto plazo. Entre mayor sea este valor, menor es el riesgo de incumplir con sus compromisos inmediatos.

Se ha establecido su valor habilitante en **IGUAL O MAYOR QUE 5.0** teniendo en cuenta que a pesar de ser un valor del doble al promedio que han tenido en los últimos años los subsectores base de la presente estimación supera en poco margen el valor promedio que han tendido a solicitar las entidades territoriales en los procesos semejantes llevados a cabo en los últimos años.

9.9. NIVEL DE ENDEUDAMIENTO = Pasivo Total /Activo Total. Este indicador mide el nivel obligaciones contraídas por un oferente o posible concesionario, de acuerdo con la estructura financiera que ha definido en su empresa o negocio. Como axioma general se tiene que un alto grado de endeudamiento aumenta el riesgo de incumplir con las obligaciones financieras, en tanto compromisos de gasto financiero y repagos se convierten en egreso fijo que en muchas ocasiones tiende a crear mayores costos a través de la sustitución de deuda o su incremento en modalidades de operación bastante peligrosas y que en todo sector económico (subsectores, en este caso) al que pertenece el empresario un alto grado de apalancamiento financiero no constituye un indicador

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 67 de 139	

positivo de su manejo empresarial. Lo ideal, en este orden de ideas, es contar con un grado medio de endeudamiento que, complementado con un buen FLUJO LIBRE DE CAJA, garantice el éxito de una actividad empresarial o contractual como el caso que nos ocupa.

Se ha establecido para este indicador, dentro de esta filosofía, un **VALOR MENOR O IGUAL AL 40%**, un poco mayor al promedio de los subsectores, ya mencionados, ya que permite una mayor posibilidad de competencia a muchos potenciales oferentes y teniendo en cuenta que por el tipo de actividad que se va a manejar, donde en la etapa de desarrollo de la inversión inicial NO EXISTIRA ingreso operativo al desarrollarse en simultaneo a la ejecución del contrato de concesión 017 de 2005, como mínimo por 1 o 2 años, un buen flujo de caja de forma permanente, por lo que contar con un endeudamiento a ese nivel es una garantía si se deben obtener recursos del sistema financiero para fondear la operación, inicialmente, deficitaria, como ya es explico.

9.10. PATRIMONIO LIQUIDO: Indica que valor presenta el respaldo real de un oferente para acometer la realización del proyecto o futuro contrato en las mejores condiciones posibles y garantizando su flujo de caja que permita en el menor tiempo posible contra con los diferentes componentes de la inversión en plena operación.

Como tal, el resultado requerido como un respaldo adecuado para garantizar la futura ejecución contractual comporta un valor, mínimo, de **\$4.000.000.000**, establecido como una proporcionalidad de las inversiones a realizar en el corto y mediano plazo de la ejecución del contrato resultante.

9.11. CAPITAL DE TRABAJO = Activos Corrientes – Pasivos Corrientes

Este índice evalúa el monto de recursos que dispone un oferente y posible concesionario para atender, en su totalidad, la operación de la empresa, es decir, los gastos cotidianos o administrativos e, incluye, un remanente para el pago del servicio de la deuda que se pueda generar por la ejecución de gastos de inversión relacionados con requerimientos para el mejoramiento de sedes locativas; tecnología; equipos e insumos requeridos en la ejecución del contrato.

Es claro que el Capital de Trabajo, por definición misma, no tiene que ser igual al valor del contrato ni mucho menos un monto equivalente a tantas veces el valor contractual, sino que el mismo debe surgir, técnicamente, del cálculo de las necesidades de gastos operativos para un cierto periodo, que para el caso del Municipio de Tuluá equivalen en promedio a \$128.5 millones por mes más un remanente para pagos de gastos de inversión (deuda generada en la consecución de créditos). Por ello, el valor habilitante de este indicador financiero se ha determinado en **igual o mayor a \$2.250.000.000**.

9.5. FACTORES DE EVALUACIÓN:

9.5.1. Criterios De Calificación Y Ponderación.



Una vez se determine las propuestas hábiles, se procederá a efectuar la calificación de estas de acuerdo con lo preceptuado en la normatividad legal vigente y de conformidad con los siguientes criterios de CALIFICACIÓN, utilizando para ello un sistema con un total máximo de 1.000 puntos y conforme al Decreto 392 de 2018 se otorgarán 10 puntos a quien cumpla lo preceptuado en relación con el personal en estado de discapacidad, según se muestra a continuación:

CRITERIO	PUNTAJE	PORCENTAJE SECEP II
FACTOR ECONÓMICO	600	60 %
1. PROPUESTA PARTICIPACIÓN	300	
1.1 INGRESOS RNA; RNC; RNI	150	
1.2 PARTICIPACIÓN PORTE INFRAESTRUCTURA SAST (Ley 1843 de 2017)	75	
1.3. PARTICIPACIÓN APLICACIÓN PRINCIPIOS CELERIDAD Y EFICIENCIA EN EL RECAUDO Y COBRO DE MULTAS (Parágrafo 2 Artículo 8o Ley 1843 de 2017)	75	
1.4. FLUJO DE CAJA E INDICADORES FINANCIEROS	100	
1.5. CONSISTENCIA FLUJO DE CAJA	200	
PLATAFORMA DE SISTEMAS	200	20 %
1.1 SOLUCIÓN DE SOFTWARE MISIONAL TRÁNSITO	100	
1.2 SOLUCIÓN SAST. SISTEMA DETECCIÓN ELECTRÓNICA DE INFRACCIONES	100	
VALORES AGREGADOS OFERTA	100	10 %
EQUIPOS Y/O TECNOLOGÍA QUE SIGNIFIQUEN MAYOR CAPACIDAD TÉCNICA Y OPERATIVA	100	
APOYO A LA INDUSTRIA NACIONAL	100	10 %
1. OFERTA NACIONAL	100	
TOTAL	1.000	100 %
PUNTUACIÓN ADICIONAL PERSONAL EN CONDICION DE DISCAPACIDAD		
2. PERSONAL VULNERABLE	10	

9.5.1. FACTOR ECONÓMICO

a) Participación Ingresos RNA, RNC, RNI (150 Puntos):

Para evaluar este criterio se tendrán en cuenta aquellas ofertas en las que el porcentaje de participación solicitado por el oferente no sea superior al sesenta y cinco (65%) por ciento del ingreso neto una vez deducidas, en el caso del Registro Nacional de Infractores, los montos a transferir a terceros como son el SIMIT y la Policía de Carreteras en los comparendos impuestos por su personal.

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 69 de 139	

De la totalidad de ofertas hábiles se obtendrá la media aritmética de este concepto y la oferta que por arriba o por debajo de ella se encuentre más cerca de esta media, obtendrá la máxima puntuación a adjudicar.

A las demás ofertas se les puntuara mediante regla de Tres Inversa, obteniendo así la puntuación final:

b) Participación Aporte Infraestructura SAST (Ley 1843 de 2017) (75 puntos):

Para evaluar este criterio se tendrán en cuenta aquellas ofertas en las que el porcentaje de participación solicitado por el oferente no sea superior al diez (10%) por ciento del ingreso neto una vez deducidas, en el caso del RNI, los montos a transferir a terceros como es el SIMIT.

De la totalidad de ofertas hábiles se obtendrá la media aritmética de este concepto y la oferta que por arriba o por debajo de ella se encuentre más cerca de esta media obtendrá la máxima puntuación a adjudicar.

A las demás ofertas se les puntuará mediante regla de tres inversa obteniendo así la puntuación final.

c) Participación Aplicación Principios de Celeridad y Eficiencia en el Recaudo y Cobro de las Multas (Parágrafo 2 Artículo 8º Ley 1843 de 2017) (75 Puntos)

Para evaluar este criterio se tendrán en cuenta aquellas ofertas en las que el porcentaje de participación solicitado por el oferente no sea superior al cincuenta y cinco (55%) por ciento del ingreso neto una vez deducidas, en el caso de del RNI, los montos a transferir a terceros como es el SIMIT.

De la totalidad de ofertas hábiles se obtendrá la media aritmética de este concepto y la oferta que por arriba o por debajo de ella se encuentre más cerca de esta media obtendrá la máxima puntuación a adjudicar.

A las demás ofertas se les puntuara mediante regla de tres inversa obteniendo así la puntuación final.

e). Flujo de Caja – Indicadores Financieros (100 puntos):

Para asignar este criterio se tendrá en cuenta la coherencia entre la información plasmada en el FORMATO para este fin suministrado y los correspondientes presupuestos de costos y gastos, elaborados de acuerdo con los programas de inversión, de utilización de recursos, de utilización de personal y equipos, el pago del servicio de deuda y el cubrimiento de todos los gastos que estime el proponente.

La consistencia del modelo se determinará por medio de un análisis financiero del flujo de caja anual presentado de manera que se tenga la certeza de que la propuesta satisfaga las expectativas del Municipio de Tuluá – Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial, para garantizar una adecuada prestación del servicio.

Para llegar a determinarla, se hará una confrontación para verificar el adecuado diligenciamiento de los distintos formularios relacionados con el esquema financiero, la inclusión de la financiación ofrecida, el adecuado cubrimiento del servicio de la deuda, el apropiado y soportado financiamiento de la inversión a realizar y la consistencia en las provisiones para reemplazo de equipos y el cumplimiento de las normas contables para una adecuada interpretación de los estados financieros. A esta parte se asignarán Cincuenta (50) puntos a quien tenga dos (2) o menos errores en su propuesta, a los demás oferentes se les asignara cero (0)



ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04



Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 70 de 139

Los Indicadores Financieros (TIR y VPN) le permitirán al Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial De Tuluá conocer de manera macro, la validez del comportamiento y el manejo del contrato proyectado por parte del Oferente. Para la evaluación de los mismos el proponente debe diligenciar los formatos presentados para tal fin, reflejando el resultado de estos dos (2) indicadores financieros.

Para demostrar la validez de los Indicadores obtenidos en los distintos análisis, el proponente debe manifestar en forma clara, cómo estima distribuir los ingresos, el pago de impuestos, el cubrimiento de la deuda, la depreciación de equipos y elementos de acuerdo con el escenario macroeconómico, y toda la información contenida en los distintos formularios de la oferta económica.

El Departamento de Movilidad y Seguridad Vial de Tuluá evaluará, la validez de dichos indicadores y asignará el puntaje correspondiente de acuerdo a dicha evaluación. Este resultado es inherente e intrínseco a la propuesta formulada y no será comparado con los demás oferentes.



f). Consistencia Flujo de Caja: (200 puntos)

Para la evaluación de estos aspectos se aplicarán las siguientes reglas para la asignación de puntajes, de conformidad con los parámetros generales establecidos para la prestación del servicio.

- **Alta Consistencia:** Corresponde a la oferta que cumple a cabalidad y coherentemente con todos los requerimientos y condiciones planteadas en el Pliego de Condiciones, las acciones propuestas en su Plan de Trabajo se reflejan claramente en su flujo de caja y balance general de la concesión, en los ingresos requeridos y los porcentajes propuestos.
- **Mediana Consistencia:** Corresponde a la oferta que cumple en forma general con la mayoría de los requerimientos y condiciones planteadas en el Pliego de Condiciones, las acciones propuestas en su Plan de Trabajo se reflejan claramente en su flujo de caja y balance general de la concesión, pero no tienen correspondencia con los ingresos requeridos y los porcentajes propuestos.
- **Baja Consistencia:** Corresponde a la oferta que cumple parcialmente con los requerimientos y condiciones planteadas en el Pliego de Condiciones, las acciones propuestas en su Plan de Trabajo se reflejan parcialmente en su flujo de caja y balance general de la concesión y no tienen correspondencia con los ingresos requeridos y los porcentajes propuestos.
- **Inaceptable Consistencia:** La oferta cumple parcialmente los requerimientos y condiciones planteadas en el Pliego de Condiciones, las acciones de su Plan de Ingeniería no se reflejan en su flujo de caja y en el balance general de la concesión y los ingresos requeridos y los porcentajes propuestos no son coherentes.

Los puntajes se asignarán así:

Alta Consistencia	200 Puntos.
Mediana Consistencia	100 Puntos.
Baja Consistencia	50 Puntos.
Inaceptable Consistencia	0 Puntos.

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrada
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 71 de 139	

9.5.2. PLATAFORMA DE SISTEMAS

Este criterio de evaluación se asignará siguiendo los siguientes parámetros:

a). Solución De Software (100 Puntos).

El Municipio de Tuluá, evaluará el software propuesto de conformidad con los requerimientos establecidos en el presente proceso, para acreditación del puntaje, el proponente deberá aportar con su propuesta como mínimo la siguiente documentación.

1. Manual de funcionamiento.
2. Ficha técnica.
3. Modalidad de integración con grabación de información con el RUNT.
4. Registro Ante Oficina de Derechos de Autor

Con base en la documentación aportada descrita anteriormente, y en aras de obtener la totalidad del puntaje, el proponente deberá demostrar cada una de las cuatro (4) condiciones y/o documentos para obtener la máxima puntuación. Si incorpora tres (3) de ellas su puntuación será sesenta (60) puntos. En cualquier otro caso la puntuación será cero (0).

b). Solución SAST Sistemas Automáticos O Semiautomáticos Para Detección De Sanciones Por Contravención Al Código Nacional De Tránsito Setenta Y Cinco (100 Puntos).



El proponente deberá tener en cuenta los estudios que ha desarrollado la entidad en materia de accidentalidad que se presenta en la ciudad, en dichos documentos se han establecido las diferentes necesidades respecto a la prevención y control a la comisión de infracciones de tránsito dentro de la jurisdicción de la Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial.

El Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial, tuvo en cuenta que la Ley mantiene las facultades de los organismos de tránsito para contratar dicho servicio y que estos así como sus concesionarios o los particulares que coadyuvan en el proceso, deberán atender las reglamentaciones que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial para el funcionamiento de ese tipo de sistemas, teniendo en cuenta los requisitos de oportunidad, necesidad y pertinencia de la implementación de la solución.

El Municipio, evaluará el HARDWARE propuesto de conformidad con los requerimientos establecidos en el presente proceso, para acreditación del puntaje, el proponente deberá aportar con su propuesta como mínimo la siguiente documentación:

- i. Manual del usuario.
- ii. Ficha técnica.
- iii. Certificación de los equipos expedida por el fabricante.
- iv. Carta del fabricante.

Con base en la documentación aportada descrita anteriormente, y en aras de obtener la totalidad del puntaje, el proponente deberá demostrar cada una de las condiciones que se describen a continuación.

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 72 de 139	

Adicional a los criterios de evaluación contemplados para la solución DEI, está deberá cumplir con los siguientes requisitos técnicos, so pena de que sea declarada no hábil la propuesta:

- a) Los equipos deberán contar con nivel, mínimo, de protección clase IP54, lo cual se podrá acreditar con certificación del fabricante.
- b) La medición deberá hacerse mediante Sensor de Radar o Laser tipo Lidar.
- c) La resolución de la cámara debe ser igual o mayor a 5 megapíxeles.
- d) Los equipos deberán acreditar que los equipos pueden trabajar a temperaturas máximas de 60 grados centígrados, este requisito podrá ser acreditado mediante certificación del fabricante.
- e) Los equipos de control de velocidad deberán operar, mínimo, en un rango entre 30 y 180 kilómetros por hora. Si el rango es menor al mínimo y mayor al máximo el equipo será aprobado en la evaluación respectiva.

Estos SISTEMAS AUTOMATICOS O SEMIAUTOMATICOS DE DETECCIÓN ELECTRÓNICA DE INFRACCIONES deberán ser presentados en un documento que contenga, como mínimo, lo siguiente:

1. Características y funcionalidades
2. Sistemas de detección que utilizan
3. Procedimiento de montaje
4. Sistemas y componentes complementarios
5. Obtención de prueba.
6. Requerimiento al Presunto infractor.
7. Procedimiento Cobro Persuasivo
8. Actividades de Apoyo Cobro Coactivo

El proponente no fabricante deberá anexar en su oferta carta de autorización del fabricante o distribuidor certificado por el productor donde se le autorice a presentar los equipos de detección electrónica de infracciones dentro del presente proceso, así como también que garantice el suministro de repuestos durante el termino de ejecución del contrato, de igual forma deberá presentar los catálogos del fabricante (en español) donde se verifique el cumplimiento de las características físicas y técnicas de cada uno de los elementos contemplados en este proceso de contratación. Estas especificaciones básicas mínimas son de carácter habilitante el no cumplimiento de estas dará origen al rechazo de la oferta.



La evaluación de estas funcionalidades se realizará a partir de las condiciones técnicas de los equipos descritos en la propuesta y certificadas por su fabricante.

La renovación de piezas y mantenimiento deberán atender los manuales del fabricante que determinan.

El proponente deberá acreditar que ha acompañado y apoyado a, mínimo, un Organismo de Tránsito en sus trámites ante la ANSV – INVIAS o ANI – para la aprobación de Puntos de Operación SAST.

Las características técnicas de los equipos tendrán una puntuación total de sesenta (60) puntos y proporcional por el incumplimiento de una o más de ellas.

El acompañamiento y apoyo tendrá una puntuación total de 15 puntos.

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 73 de 139	

9.5.3. APOYO A LA INDUSTRIA NACIONAL CIEN (100) PUNTOS.

Los interesados deberán acreditar el origen de los bienes y/o servicios que ofrece, mediante comunicación escrita, firmada por la persona natural o el representante legal de la persona jurídica o por el representante de la Unión Temporal o el Consorcio. Si los bienes y/o servicios son de origen extranjero, deberá acreditar de igual manera, la incorporación del componente colombiano. (Parágrafo del Artículo 1° de la Ley 816 de 2003):

“Se otorgará tratamiento de bienes y servicios nacionales a aquellos bienes y servicios originarios de los países con que Colombia ha negociado trato nacional en materia de compras estatales y de aquellos países en los cuales a las ofertas de bienes y servicios colombianos se les conceda el mismo tratamiento otorgado a los bienes y servicios nacionales. Este último caso se demostrará con informe de la respectiva misión diplomática colombiana que se acompañará a la documentación que se presente dentro de la propuesta”.

Para este aspecto el proponente recibirá un máximo de **CIEN (100)** puntos de acuerdo con lo indicado en la siguiente tabla, según la procedencia de los bienes y/o servicios ofrecidos:

Para la acreditación de este puntaje se podrá acreditar mediante certificado emitido por el Ministerio de Relaciones Exteriores y/o la embajada del país con quien se haya negociado trato nacional en materia de compras estatales, de conformidad con lo previsto en el Artículo 2.2.1.2.4.1.3. del Decreto 1082 de 2015 y atinentes.”

9.5.4. VALORES AGREGADOS QUE SIGNIFICARÁN MAYOR PUNTUACIÓN (100 PUNTOS):

Como valores agregados que constituyen y representan para el Concedente una mejor relación costo – beneficio y contribuyen a la prestación de un mejor servicio a la ciudadanía tuluëña y al Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial, en su desarrollo administrativo – financiero se establecen los siguientes, con un límite de Cien (100) puntos:

- Por incluir en los semáforos a proveer semáforo peatonal y control táctil se otorgarán **CINCUENTA (50) PUNTOS**;
- Por un (1) equipo SAST (móvil o fijo) adicional al básico requerido, se asignarán **CINCUENTA (50) PUNTOS**.



Si se ofertan uno (1) de los dos (2) ítems antes considerados se asignarán 50 puntos y si no se oferta ninguno de ellos la puntuación será cero (0)

9.5.5. PERSONAL EN CONDICION DE DISCAPACIDAD.

Conforme al Decreto 382 de 2018 se asignarán diez (10) puntos adicionales (1% del total) a quien cumpla con lo preceptuado en dicha norma y así lo demuestre en el formato respectivo.

9.6. CONDICIONES DE COSTO.

Tomando como referencia el estudio de conveniencia y oportunidad, y a fin de asegurar la sostenibilidad financiera del Contrato en el tiempo, el cual requiere de fuentes seguras, confiables y serias de ingresos, la propuesta de remuneración al Concesionario no podrá ser inferior al 40% sobre los recaudos por las multas,

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI <small>Sistema de Gestión Integrado</small>
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 74 de 139	

sanciones y comparendos ni del 50% de los recaudos por los demás servicios y trámites del Municipio. para el sistema de detección electrónica la propuesta deberá atender las condiciones de remuneración establecidas por la Ley 1843 de 2017.

La Entidad tendrá especial cuidado de dar aplicación al Decreto 1082 del 2015, que ordena:

Artículo 2.2.1.1.2.2.4. Oferta con valor artificialmente bajo. Cuando de conformidad con la información a su alcance la entidad estime que el valor de una oferta resulta artificialmente bajo, requerirá al proponente para que explique las razones que sustenten el valor por él ofertado. Analizadas las explicaciones, el comité asesor de que trata el parágrafo 2° del Artículo anterior, recomendará el rechazo o la continuidad de la oferta en el proceso, explicando sus razones.

Procederá la recomendación de continuidad de la oferta en el proceso de selección, cuando el valor de esta responde a circunstancias objetivas del proponente y su oferta, que no ponen en riesgo el proceso, ni el cumplimiento de las obligaciones contractuales en caso de que se adjudique el contrato a dicho proponente. Artificialmente bajo quiere decir, para este proceso, una propuesta que implique una cesión tan alta de participación a favor del Concedente que no pueda ser sustentada. Para los efectos anteriores, podrá acudir a verificar información de procesos contractuales similares.

9.7. CRITERIOS DE COMPARACIÓN DE OFERTAS, VERIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LAS PROPUESTAS.

Si la propuesta cumple con los requisitos mínimos exigidos en el pliego de condiciones, quedará habilitada para ser evaluada y calificada técnica y económicamente de acuerdo con los parámetros establecidos en el pliego de condiciones. El plazo para realizar la evaluación de las propuestas es el establecido en el cronograma del proceso establecido en la Resolución de Apertura y en el Pliego de condiciones.



En caso de ambigüedad o imprecisión en el contenido de la propuesta presentada, la Entidad podrá solicitar al proponente las aclaraciones y explicaciones que se estimen indispensables para su comparación, en tal caso el plazo para obtener la respuesta por parte del proponente será el indicado en la solicitud. La información aquí solicitada no podrá ser utilizada por el proponente sino para aclarar los aspectos requeridos.

NO SE ADMITIRÁN MODIFICACIONES, ADICIONES O MEJORAS A LA PROPUESTA.

9.8. CAUSALES DE RECHAZO Y ELIMINACIÓN DE LAS PROPUESTAS.

El Municipio considera que una propuesta será admisible cuando haya sido presentada oportunamente y que se halle ajustada al Pliego de Condiciones; de lo contrario será RECHAZADA, a menos que las falencias sean subsanables de acuerdo con el parágrafo 1 del Artículo 5 de la Ley 1150 de 2007. Por lo anterior, se rechazarán aquellas propuestas que se encuentren en cualquiera de los siguientes casos:

1. Cuando no se aporte la garantía de Seriedad de la propuesta al momento de cierre de presentación de ofertas (Ley 1882 de 2018).
2. Cuando la propuesta no cumpla la totalidad de requisitos mínimos exigidos en el pliego de condiciones, publicados en la página del Portal Único de Contratación www.colombiacompra.gov.co, SECOPII.
3. Las propuestas que contengan enmendaduras graves o presenten alteraciones e irregularidades que no permitan el análisis o estudio de las mismas, no convalidadas o certificadas con la firma del proponente.

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 75 de 139	

4. Cuando el proponente, no subsane en debida forma los aspectos o documentos que puedan subsanarse.
5. Cuando se presenten inconsistencias o inconformidades entre la información o documentación allegada por el proponente y lo verificado por la ENTIDAD, que no puedan ser aclaradas oportunamente por los proponentes.
6. Cuando el proponente ejecute cualquier acción tendiente a influir o presionar a los encargados de la evaluación de las propuestas o la adjudicación del contrato.
7. La participación simultanea de un proponente en más de una propuesta dentro del presente proceso.
8. Cuando el proponente modifique las condiciones determinadas por la ENTIDAD y en el **Anexo Nro. 10** de la PROPUESTA ECONÓMICA.
9. Cuando la ENTIDAD considere que el valor total de la propuesta económica sea artificialmente bajo, en atención a lo establecido en el Artículo 2.2.1.1.2.2.4. del Decreto 1082 de 2015.
10. Cuando el proponente no aporte dentro del plazo requerido, los documentos que se le soliciten con la finalidad de aclarar, o precisar los documentos de la propuesta en la etapa de calificación de estas.
11. Cuando durante el término de evaluación de las propuestas y hasta la fecha de adjudicación del contrato se evidencie que la información no corresponde con la suministrada en la propuesta.
12. Cuando el proponente se encuentre en causal de disolución o liquidación a la fecha de cierre del proceso.
13. Cualquier contravención a lo expresado en el numeral de inhabilidades e incompatibilidades, faculta a la ENTIDAD a rechazar la propuesta, sin incurrir en ninguna responsabilidad.
14. Deficiencias, omisiones o ausencia de los requisitos establecidos en estos Pliegos para acreditar la existencia y representación legal del proponente o de sus miembros.
15. Cuando la persona jurídica no certifique el cumplimiento de obligaciones de seguridad social integral y parafiscales, dentro del término señalado, o si el proponente se encuentra en mora de pagar sanción impuesta por el Ministerio de la Protección Social.
16. Presentación de propuesta parcial.
17. Omisión, ambigüedad, imprecisión o inconsistencia en los Documentos de la Propuesta, aportados con la oferta, siempre que la información sea necesaria para la comparación objetiva (evaluación) de la misma.
18. Cuando la Entidad solicite al proponente, aclaraciones o explicaciones relacionadas con la futura contratación al proponente, necesarios para la comparación de su oferta y éste no las suministre, lo haga en forma incorrecta o por fuera del término señalado en estos Pliegos.
19. Cuando se compruebe que los documentos presentados, la información suministrada por el mismo o la contenida en los documentos, formatos, certificados y anexos de la propuesta no corresponda a la realidad.
21. Cuando la propuesta haya sido enviada por correo o vía fax, si éstas no han sido autorizadas previamente por la entidad ante la indisponibilidad de la plataforma del SECOP II, previa certificación por Colombia Compra Eficiente.
22. Si el proponente no acredita la capacidad jurídica, financiera y/o técnica exigida en el pliego de condiciones.
23. Si la oferta económica presentada es artificialmente baja y no se encuentra debidamente sustentada.
24. Si la propuesta se presenta subordinada al cumplimiento de cualquier condición técnica o de remuneración o modalidad de contratación.
25. Si la propuesta se presenta en forma extemporánea o en un lugar o forma diferentes a la establecida en el proyecto de pliego de condiciones.
26. Cuando un proponente presente más de una oferta, por sí o por interpuesta persona. Se entienden incluidas en esta causal, las participaciones en sociedades, asociaciones, consorcios, uniones temporales o futuras sociedades que se estén presentando al mismo proceso de selección.
27. Toda otra causa contemplada en la ley.



ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04



Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 76 de 139

9.9. RETIRO DE PROPUESTAS.

Los Proponentes podrán hacer el retiro de sus propuestas, a través del SECOP II antes de la fecha y hora previstas para el cierre del Proceso de Selección y apertura de las propuestas Técnicas. En caso de que se solicite el retiro de la propuesta con posterioridad del cierre, se hará efectiva la garantía de seriedad de la propuesta de acuerdo con lo establecido para el efecto en este pliego de condiciones y en la ley.

9.10. PROHIBICIONES, INHABILIDADES E INCOMPATIBILIDADES.

El oferente, el representante legal y los socios de la persona jurídica proponente y cualquiera de los miembros del consorcio; unión temporal o promesa de sociedad futura, no podrán hallarse incursos en prohibiciones, inhabilidades e incompatibilidades legales para participar en el proceso de Selección y contratar con la entidad, de conformidad a lo previsto en la Ley 80 de 1993 y demás disposiciones concordantes y complementarias.

Cuando la inhabilidad o incompatibilidad sobrevenga en un proponente en el curso del proceso de selección se entenderá que renuncia a su participación y a los derechos surgidos del mismo.

10. ANÁLISIS DE RIESGOS Y FORMA DE MITIGARLO

10.1. SOPORTE QUE PERMITE LA TIPIFICACIÓN, ESTIMACIÓN Y ASIGNACIÓN DE LOS RIESGOS PREVISIBLES QUE PUEDAN AFECTAR EL EQUILIBRIO ECONÓMICO DEL CONTRATO.

En arreglo a lo establecido por el artículo 4 de la Ley 1150 de 2007, se han tipificado, y asignado los siguientes riesgos los cuales se revisarán en la Audiencia a celebrarse de acuerdo con el cronograma del proceso.

ITEM	TIPO DE RIESGO	DESCRIPCION	ENTIDAD RESPONSABLE	PROBABILIDAD DE REALIZACION
1	Construcción	Este tipo de riesgos deben ser transferidos como principio general al inversionista privado. Es decir, este, asume el riesgo que las obras ofrecidas cumplan las especificaciones técnicas y tengan un costo de mercado, y que se mantendrán de manera adecuada hasta la finalización del contrato.	Concesionario	Baja
2	Operación	El riesgo de operación se asignará de acuerdo con la clase de esquema que se prevé en el Pliego para el inversionista privado, quien es responsable a su cuenta y riesgo de la gestión operativa del contrato.	Concesionario	De acuerdo con la experiencia solicitada a los Proponentes la probabilidad de este riesgo es baja



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04





Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 77 de 139

3	Comercial	El riesgo de demanda debe ser asumido por el inversionista privado. Lo anterior en razón a que tendrá la autonomía administrativa y operativa y además la responsabilidad de realizar los estudios de demanda que le permitan cuantificar este tipo de riesgo. En el caso de los Comparendos impuestos por Agentes de Tránsito del Municipio, este riesgo lo asume el Concedente quien con su gestión aporta los elementos necesarios para que el Concesionario pueda obtener su ingreso a partir de la gestión de cobro. En relación con la DEI el inversionista responde por el suministro de infraestructura y el soporte logístico para la toma de pruebas; proceso contravencional y recaudo de multas	Concesionario Concedente	De acuerdo con la experiencia solicitada a los Proponentes la probabilidad de este riesgo es baja
4	Cartera - Multas por Comparendos ;	Al ser la recuperación de cartera una actividad compartida entre las dos (2) partes involucradas en el contrato debe asignarse a partir de la distribución de actividades al respecto según lo determinado en el Pliego de Condiciones	Concesionario Concedente	Media
5	Financiación	En este tipo de contratos es usual que el inversionista sea el aportante de equipos y tecnología, y es éste el más indicado para realizar la consecución de los recursos tendientes a financiar los equipos en cuestión y como tal asume este riesgo.	Concesionario	Baja
6	Cambiarío	Es típico de este tipo de contratos, adicional a que se trata de una actividad por cuenta y riesgo del Concesionario, que por ser este el encargado de la financiación asuma el riesgo cambiario inherente a la infraestructura que aporte y su mantenimiento y/o reposición	Concesionario	Baja
7	Regulatorios o Normativo	En cuanto a cambio de la normatividad vigente al momento de iniciar el Contrato, que afecten los ingresos de este, es un riesgo compartido entre las dos (2) partes vinculadas. Esta situación se enfoca hacia el denominado Hecho del Príncipe, o la Teoría de la Imprevisión correspondiendo a la Concedente la responsabilidad de restablecer el equilibrio del Contrato, como mínimo, hasta un punto de no perdida para el inversionista privado según el caso que se trate.	Concedente Concesionario	Media
8	Fuerza Mayor o Naturales	Los riesgos de fuerza mayor se comparten entre la entidad y el inversionista privado. En la medida que los riesgos de fuerza mayor sean asegurable estos se trasladarán al inversionista privado. Según lo descrito en el presente documento	Concesionario Concedente	Baja
9	Riesgo Político o Social	El riesgo político o social se refiere a situaciones en las que por intervención del poder político o de sectores sociales el contrato resultante deba ser terminado, sin agotar su plazo de ejecución y por tanto se generen perjuicios tanto a la Concedente como a su Concesionario	Concedente Concesionario	Baja

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI <small>Sistema de Gestión Integrado</small>
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 78 de 139	

En la anterior tabla fueron explicados los riesgos definitivos que pueden existir en el futuro contrato y su mitigación al igual que su posterior determinación de forma más específica de acuerdo con el contrato y actividades a ejecutar

10.2. ANALISIS GENERAL DE RIESGOS: En cumplimiento del ordenamiento legal vigente, a continuación, se presenta, previo a su asignación el análisis de estos riesgos en un contexto de evaluación de proyectos similares ejecutados y/o en ejecución en diferentes entidades territoriales del país desde el inicio de la aplicación del modelo concesional hasta los casos más recientes. En específico para la evaluación de riesgos del proyecto se consideraron las fuentes de información disponible respecto a los siguientes aspectos:

- **Riesgo Regulatorio o Normativo:** Marco regulatorio existente para la adjudicación, ejecución y control de contratos por concesión y la incidencia de cambios relevantes en las leyes de contratación con el Estado Colombiano en la última década.
- **Riesgo Político/Social:** Información disponible de prensa sobre proyectos similares de concesión en los que haya habido influencia de la sociedad civil en el funcionamiento normal del proyecto.
- **Riesgo Fuerza Mayor o Natural:** Información del U-S Geological Survey a través del servidor Earthquake Tracker y el Instituto Sismológico de Colombia para los últimos 10 años. Así mismo en lo referente a inundaciones se consultó la base de datos de la Sala de Situación Humanitaria de Colombia (Colombia – ISSH) donde se encontraron registros en los últimos 10 años de eventos de inundación y afectación social derivada en la zona de influencia del proyecto. Como referencia adicional se consultaron las bases de datos del Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales –IDEAM- analizando los registros de lluvias y las incidencias históricas de éstas en la zona de análisis. Finalmente se consultó información de prensa y las referencias legales respecto a procesos adelantados para la compensación por desastres relacionados con inundaciones, la mitigación de vulnerabilidades ambientales y la inversión reciente en la zona para el control de inundaciones. La información observada en materia de riesgos ambientales permite identificar con confianza un bajo riesgo y la contemplación de medidas mitigantes de acuerdo con lo desarrollado en el resto del estudio.

Con base en estos insumos, complementariamente, se incluirá lo inherente a la mitigación de riesgos causados por la naturaleza como lo son la asegurabilidad de estos.

En este orden de ideas, inicialmente se abordarán los aspectos inherentes a Riesgos Políticos o Sociales; Regulatorios o Normativos; Comerciales; Fuerza Mayor y Naturaleza (Entendida como Terremotos e Inundaciones) para determinar la probabilidad de los mismos en el contexto histórico y actual de dichos procesos en el país. Tienen especial preponderancia, como se demostrará más adelante los tres (3) primeros por la incidencia que pueden tener en la ejecución futura del contrato, aunque el impacto registrado en los compromisos existentes – como igualmente se explicará – ha resultado ser de un bajo o casi nulo impacto sobre los mismos.

para lo anterior se ha tomado como punto de referencia el cuadro resumen del comportamiento de veinte (20) contratos de esta naturaleza o similares de los cuales se encuentran en ejecución un setenta y cinco (75%) por ciento y terminados por vencimiento de plazo el diez (10%) por ciento y por terminación anormal el quince (15%) por ciento, siendo la principal causa en dos (2) de ellos el incumplimiento de obligaciones por el concesionario o contratista y en el restante el mutuo acuerdo.

De aquí podemos extraer una primera conclusión y es que en general estos contratos se han construido



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

**Código:
F-220-04**



Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 79 de 139

sobre sólidos esquemas jurídicos que han permitido su supervivencia a lo largo de las diferentes administraciones, que de una u otra manera, han sido ligadas a su direccionamiento por su duración y que el Riesgo Político, que a priori podría considerarse como el principal de los factores de amenaza a estos proyectos, ha sido de nulo impacto sobre los mismos y que cuando eso ha sucedido ya se convierte en reclamaciones tramitadas a través de la Jurisdicción Contenciosos Administrativa, por ende con otro tipo de tratamiento para minimizar la contingencia que en este caso pueden representar, pero ya bajo escenarios no contractuales sino de tipo judicial.

De la misma manera se concluye que estos contratos son, en general de largo plazo y para el caso que nos ocupa el 88% se proyectó sobre una duración de 10 años o más y de los 5 últimos relacionados 1 es 15 años (Cartago) y los demás a 20, ello en razón a los compromisos de inversión que normalmente demandan para los contratistas su ejecución.

En referencia con los riesgos tratados como parte de su contenido a continuación, a partir del cuadro resumen que se involucra como parte del documento se analizan cada uno de ellos en detalle como base de su asignación, al igual que la determinación de obligaciones contingentes que en algún momento se pudiesen generar con base en ellos, así:



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04



Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 80 de 139

ITEM	DENOMINACION	CONTRATO			APLICACIÓN DE RIESGOS					OBSERVACIONES
		DURACION	INICIO	PRORR	NORMATIVO	POLITICO	COMERCIAL	FUERZA MAYOR	NATURALEZA	
1	BOGOTA - 1a GENERACIÓN	10	1997	NO	NO	NO	NO	NO	NO	TERMINO NORMALMENTE
2	CALI - CONVENIO CENTRO DE DIAGNOSTICO DEL VALLE	20	1998	SI	NO	NO	NO	NO	NO	EN EJECUCIÓN
3	RIONEGRO	10	2000	SI	NO	NO	NO	NO	NO	TERMINO NORMALMENTE
4	BARRANQUILLA - 1a GENERACION	10	2000	NO	NO	NO	NO	NO	NO	TERMINO ANORMALMENTE
5	DPTO CUNDINAMARCA TECNOLOGIA - 1a GENER	12	2002	SI	NO	NO	NO	NO	NO	TERMINO NORMALMENTE
6	CARTAGENA - 1a GENERACION	5	2002	NO	NO	NO	NO	NO	NO	TERMINO NORMALMENTE
7	SANTA MARTA	20	2003	SI	NO	NO	NO	NO	NO	EN EJECUCIÓN
8	GUADALAJARA DE BUGA - 1a GENERAC	15	2003	NO	NO	NO	NO	NO	NO	TERMINO NORMALMENTE
9	ARMENIA - SOPORTE TECNOLÓGICO	15	2003	ND	NO	NO	NO	NO	NO	EN EJECUCIÓN
10	VALLEDUPAR ()	20	2005	NO	NO	NO	NO	NO	NO	TERMINACION UNILATERAL
11	MONTERIA	12	2005	SI	NO	NO	NO	NO	NO	TERMINO NORMALMENTE
12	ITAGUI	23	2006	SI	NO	NO	NO	NO	NO	EN EJECUCIÓN
13	DEPTO CUNDINAMARCA OPERACIÓN	15.3	2006	SI	NO	NO	NO	NO	NO	EN EJECUCIÓN
14	TULUA - 1a GENERACIÓN	12	2006	SI	NO	NO	NO	NO	NO	EN EJECUCIÓN
15	CHIA	20	2007	NO	NO	NO	NO	NO	NO	EN EJECUCIÓN
16	CARTAGENA - 2a GENERACION - TECNOLOGIA	10	2007	SI	NO	NO	NO	NO	NO	EN EJECUCIÓN
17	BOGOTA - 2a GENERACIÓN	14	2008	SI	NO	NO	NO	NO	NO	EN EJECUCIÓN
18	VILLAVICENCIO	10	2010	NO	NO	NO	NO	NO	NO	EN EJECUCIÓN
19	ACACIAS (TERMINAC ANTICIPADA 2015)	10	2011	NO	NO	NO	NO	NO	NO	TERMINAC ANTICIPADA 2015
20	PALMIRA	12	2012	NO	NO	NO	NO	NO	NO	EN EJECUCIÓN
21	CARTAGO	20	2015	NO	NO	NO	NO	NO	NO	EN EJECUCIÓN
22	DEPTO CUNDINAMARCA - 2a GENER TECNOLOGIA	6.3	2015	SI	NO	NO	NO	NO	NO	EN EJECUCIÓN
23	SOACHA	15	2016	NO	NO	NO	NO	NO	NO	EN EJECUCIÓN
24	CUCUTA	20	2018	NO	NO	NO	NO	NO	NO	EN EJECUCIÓN
25	GUADALAJARA DE BUGA - 2a GENERAC	15	2018	NO	NO	NO	NO	NO	NO	EN EJECUCIÓN
26	MONTERIA	20	2018	NO	NO	NO	NO	NO	NO	EN EJECUCIÓN
27	ZONA BANANERA	20	2018	NO	NO	NO	NO	NO	NO	EN EJECUCIÓN

FUENTE: ELABORACION PROPIA. INFORMACIÓN PAGINAS WEB Y SECOP



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04

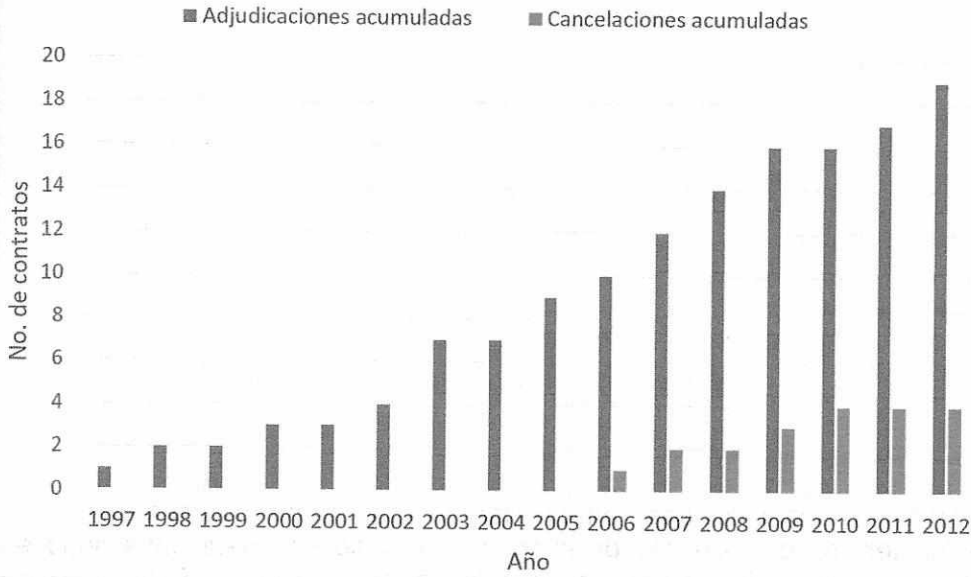


Versión: 08

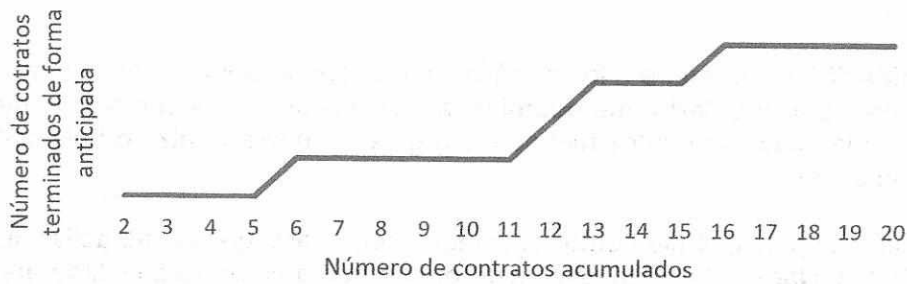
Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

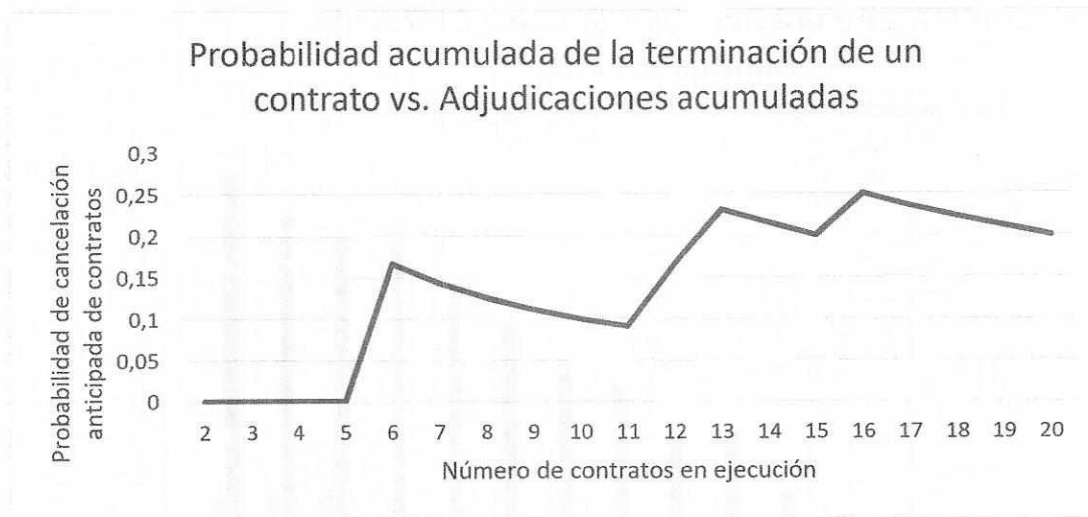
Página 81 de 139

Contratos Adjudicados Vs. Contratos Cancelados Anticipadamente



Ocurrencia acumulada de eventos







El análisis de las ocurrencias de cancelaciones anticipadas de contrato permite determinar una probabilidad relativamente baja de incidencias de éste tipo de eventos, no pudiendo inferir causalidad entre el tipo de contrato en estudio y la ocurrencia de cancelaciones anticipadas del mismo. Éste análisis no contempla consideraciones adicionales como la incidencia de cancelaciones de común acuerdo, lo que implica un riesgo menor o en una menor medida un impacto menos inmediato sobre el proyecto pues permite márgenes mayores de maniobra. Considerando el análisis histórico, la primera ocurrencia se presenta cuando ya se han adjudicado 10 contratos. Sin embargo, si bien la tendencia no es alarmante, es de considerar que las cancelaciones aumentan en los años subsecuentes, lo cual puede relacionarse con condiciones propias de esos años, menos fácilmente reflejadas por el análisis elaborado. No obstante, bajo el supuesto de condiciones comparables de los contratos se estima que el riesgo de ocurrencia de un evento de cancelación anticipada de contrato tiene una probabilidad de 0.07 %.

A). RIESGO NORMATIVO: Se refiere a los cambios que puede suscitar en el contrato en ejecución la expedición de normas por el Estado que aparejados a la ejecución del contrato lo modifiquen en su avance y modifiquen la ecuación contractual que lo regula, bien sea al alza o baja como ha sucedido en variadas oportunidades.

En el área de tránsito el principal elemento regulador y guía para ejercer las actividades de control y ejecución, es el Código Nacional de Tránsito, instrumento que a partir de su última gran reforma en el año 2002 viene siendo modificado por iniciativa del ejecutivo, en aras de lograr un rápido y cabal desarrollo de este esquema para lograr una mejor evolución y desenvolvimiento en las vías del país.

En este sentido y bajo el entendido que las Concesiones implementadas en este campo arrancan en 1997 y hasta hoy continúan sus propios desarrollos y que en el entretanto se han producido modificaciones al Código vigente anterior desde la expedición de uno original (Ley 769 de 2002) hasta hoy cuando se

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI <small>Sistema de Gestión Integrado</small>
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 83 de 139	

encuentra en discusión un nuevo proyecto sin que ellas hayan afectado la ecuación económica de los contratos.

Como un resumen de las modificaciones efectuadas al Código Nacional de Tránsito, desde el año inicial de este tipo proyectos hasta la fecha, se puede afirmar que han sido diecinueve (19) las normas que hasta 2011 habían reformado el soporte legal expedido en 2002 y a partir de allí, llegando a 2021, 2 importantes modificaciones en la búsqueda de su modernización y adaptación al rápido crecimiento del mercado vehicular en el país y entre las cuales las principales encontramos los siguientes:



- Ley 1310 de 2009 modificatoria de la función de Agentes de Tránsito y su imposibilidad de ser contratada con particulares. En este tipo de contratos dicha actividad no había sido incluida;
- Ley 1383 de 2010 la cual reformo en cerca del 15% el Código establecido en 2002 a través de un contenido de 27 artículos sin que los cambios producidos hayan afectado el normal desarrollo de los contratos en ejecución y motivado reclamaciones por parte de sus contratistas
- Ley 1843 de 2017 se reguló la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones. Este instrumento legal fue complementado mediante Decreto Ley 2106 de 2019 Artículo 109.

En razón a ello, bien importante resulta destacar la expedición de la Ley 1843 de 2017 que como tal, propendió por una reglamentación a los Sistemas Automáticos o Semiautomáticos de Sanciones de Tránsito (SAST) que hasta ahora no ha tenido ninguna incidencia en el desarrollo de este tipo de contratos en la medida que la derogatoria de la solidaridad del propietario en el pago de la deuda por la multa - complementada con las disposiciones de los Artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito y las Sentencias que los mantienen en el orden jurídico – no han significado cambio alguno en los procedimientos y etapas del proceso contravencional y en el aspecto económico dicha norma, simplemente, separo la remuneración de los gastos y costos por suministro de infraestructura (Hasta 10%) de los demás de apoyo en la etapa contravencional y de recaudo, siendo casi nulo su impacto sobre los contratos en curso y que de cara al futuro visualizan un comportamiento similar que no impactara los contratos que se suscriban con ese objeto.

De otro lado, el siguiente aspecto que teóricamente afecta este tipo de contratos como es el TRIBUTARIO con sus continuas reformas no ha causado gran impacto sobre los mismos, en la medida que sus ingresos por ser TASAS no se encuentran sometidos al efecto del IVA y la tributación sobre utilidades ha sido modificada a la baja buscando compensar a través de una mayor eficiencia los recursos obtenidos por intermedio de la aplicación de tarifas más altas.

Finalmente y en la dirección que las inversiones de infraestructura que se requieren, esta actividad corresponde en gran parte a elementos importados, especialmente el componente tecnológico, se buscaría en el marco normativo CAMBIARIO la otra fuente que lo pudiese afectar anotando al respecto que el país ha mantenido una estabilidad en sus políticas a este respecto y no ha producido durante muchos años, medidas que de manera abrupta modifiquen este régimen legal y por el contrario a través del proceso de revaluación de la moneda colombiana frente a las divisas marco, hasta ahora en reversión o corrección, se produjeron efectos favorables para quienes importaban este tipo de elementos.

Por otra parte, encontramos lo inherente al **ESTATUTO DE CONTRATACIÓN** y en específico a los posibles efectos que sobre los contratos en ejecución hayan podido representar las modificaciones que este marco legal haya sufrido y de las cuales se destacan:

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 84 de 139	

- Ley 1150 de 2007: La más importante modificación al Régimen Contractual, pretendió mejorar la **EFICIENCIA** y **TRANSPARENCIA** Estatuto que estableció cambios en los procedimientos y etapas de los procesos, pero sin llegar a modificar el Contrato de Concesión, que continuó tal como lo había establecido al Ley 80/93.
- Ley 1474 de 2011: A partir de la modificación al régimen Disciplinario, modificó algunos procedimientos precontractuales en su etapa licitatoria. En ninguna manera produjo cambios en la estructura del contrato de concesión:
- Ley 1508 de 2012: Estableció las **Alianzas Público Privadas (APP)** como modalidad, en 2 formas, para llegar a ejecutar un Contrato de Concesión, sin modificar la esencia o elementos de este tipo de contratos;
- Decreto 1082 de 2015 por medio del cual se expidió el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, compilando los Decretos reglamentarios del Estatuto de Contratación y sus modificaciones más importantes hasta esa fecha.

Así vistas las cosas, en relación con el aspecto normativo no se han producido cambios que hayan afectado la ecuación de los contratos incluidos en el cuadro de referencia y como tal se vislumbra que este factor no ha sido fuente de conflictos entre Contratante y Contratista, por el contrario, la legislación vigente ha permitido que los contratos se muevan dentro del principio de seguridad jurídica que caracteriza las relaciones conmutativas como a las que nos estamos refiriendo.

B). RIESGO POLITICO: En relación con este aspecto, que bien podría considerarse como una posibilidad de modificación a los contratos de largo plazo por la intervención de diferentes administraciones públicas en su ejecución con los posibles cambios de políticas que esto represente, se debe tener en cuenta que en poco y nada han afectado su desarrollo y que si bien de los casos presentados en tres (3) de ellos (11%) se presenta el SI, en este apartado se debe reconocer que aunque las administraciones actuantes en su momento habían manifestado previamente su desacuerdo con los modelos de negociación en curso, las verdaderas causas para llegar a la terminación anticipada de los compromisos fueron los **INCUMPLIMIENTOS** de los concesionarios a sus obligaciones, en dos (2) de ellos (7.40%) y el mutuo acuerdo en el tercero, lo cual descarta, de plano, el razonamiento que por esta razón se pueda producir una decisión no motivada en debida forma que afecte hacia adelante las finanzas de la entidad territorial que actué como contratante.

Ahora bien, un detonante del riesgo político, lo constituye la aceptación social al proyecto al cual nos estemos refiriendo que para el caso que nos ocupa, usualmente, es de favorabilidad en razón a los siguientes argumentos:

- La eficiencia y eficacia que se muestre en el desarrollo de las tareas encomendadas al particular se traduce en menores tiempos de respuesta hacia los ciudadanos que utilizan los servicios y por ende en mejoras perceptibles de los mismos.
- Usualmente las tasas que se aplican hacia los usuarios no son objeto de modificación o incremento en función del desarrollo del contrato.
- Las inversiones en infraestructura como puntos de atención se traducen en mayor comodidad para los usuarios y por ende en un incremento de nivel de satisfacción al utilizar los servicios de la entidad contratante.



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04



Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 85 de 139

- La inversión en conceptos como semaforización; señalización y equipos de control contribuyen a la optimización de la seguridad y desarrollo de tránsito vehicular, lo que representa disminución de tiempos, accidentalidad y mejoramiento de la calidad de vida en relación con estos aspectos.

En general, por los anteriores argumentos, la imagen que termina presentando este tipo de programas es positiva y por ende la posibilidad que haya una oposición social a los mismos es muy reducida y como se puede observar en el cuadro resumen no se ha constituido en causa u origen de modificación o terminación anormal de alguno de los contratos relacionados.

Así mismo, los anteriores argumentos aunados al hecho que con la realización de estos proyectos los municipios han logrado mejorar su sostenibilidad fiscal a través de la reducción de costos y el percibir las particiones acordadas constituyen otro factor de favorabilidad aunado al mejoramiento de imagen para las entidades contratantes que, normalmente, se constituyen en favorables indicadores para su balance social y como tal minimizan en su conjunto la posibilidad que el riesgo político vaya afectar su desarrollo futuro



C). RIESGO COMERCIAL: Este punto, normalmente a cargo de la parte que ejecuta la tarea que genera los ingresos y por ende a cargo del Concesionario, no ha sido en ninguno de los casos utilizados en la muestra fuente de alguna reclamación o conflicto dentro de la ejecución contractual y esta condición es bastante evidente en la medida que es el particular quien como ejecutor dispone de todas las herramientas necesarias para ejercer sus actividades y con base en ello generar los recursos económicos dentro el programa.

Ha sido constante en cada uno de los programas ejecutados el crecimiento casi que exponencial de los ingresos en los tres (3) o cuatro (4) primeros años es un patrón común y ha servido de justificación y validación a su desarrollo: Incrementos entre el 80 a 100% del ingreso percibido por las entidades al momento de entregar una Concesión han sido los indicadores comunes y permanentes en estos negocios generalmente basándose en las evoluciones y adelantos tecnológicos; la optimización de procedimientos, la propia gestión comercial que normalmente los particulares realizan para potenciar los mercados, aunada a las mejoras en los procesos de cobro en áreas como las multas, son el origen y fuente de estos incrementos en los que basan los particulares su ejercicio y la generación de utilidades para las partes.

El fortalecimiento del control de tránsito con las SAST y los nuevos equipos para el personal de control suponen que su efecto no deje de estar lejos de estos comportamientos y como tal permiten pensar, prever y suponer que dicha situación no será difícil de suscitar.

Lo relativo a la imposición de multas y sanciones por contravención al Código Nacional de Tránsito y el ejercicio de la Jurisdicción Coactiva, actividades en las cuales la actuación del funcionario estatal desempeña un papel preponderante, constituyen parte del riesgo comercial y un componente que en los contratos de ejecución relacionados con solo estos temas son compartidos entre las partes y deben realizarse de manera continua como actividades propias de la ejecución para mantener la actividad de generación de ingresos en niveles que no

afecten el equilibrio contractual. Sin embargo y dado el comportamiento de los infractores en Colombia no es usual que tiendan a la baja y, por el contrario, año tras año presentan crecimiento en su comportamiento y con ello se asegura que dicho componente del riesgo, como ha sucedido en los contratos en ejecución se convierta en fuente de conflicto para quienes se vinculan al compromiso contractual.

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI <small>Sistema de Gestión Integrado</small>
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 86 de 139	

De otra parte, las Fotomultas o los Sistemas Automáticos o Semiautomáticos de Sanciones e Tránsito (SAST), cuya naturaleza las ha convertido en controversiales en los últimos 2 años, más aún, con la expedición de la Sentencia de la Corte Constitucional de febrero 2020, sobre la inconstitucionalidad del Parágrafo 1 del Artículo 8° de la Ley 1843 de 2017, no ha causado mayores inconvenientes al respecto en la medida que dicha solidaridad, no se presentaba en la medida que el propietario registrado del vehículo solo es responsable de la multa, si a través del procedimiento de notificación y el proceso contravencional, previsto en los Artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito y el Artículo 8° de la misma Ley 1843 de 2017, ajustándose al Debido Proceso, es declarado contraventor del Código Nacional de Tránsito y por tanto objeto de sanción.

Por lo tanto, dicho riesgo ni en su asignación, ni durante la ejecución ha presentado inconveniente alguno que permita visualizar que en el caso objeto de este estudio pueda convertirse en fuente de problemática contractual.

D). POR NATURALEZA: Colombia se encuentra localizada en la esquina noroccidental de América del Sur, en una zona de muy alta complejidad tectónica, en donde las placas de Nazca, Suramérica y del Caribe se hallan, generando una alta actividad sísmica y volcánica que se ha evidenciado por la ocurrencia de sismos destructores, tsunamis (maremotos) y la activación reciente de varios de sus volcanes. Su topografía está dominada en el oriente por llanuras y la selva amazónica y en el centro-occidente por el sistema de las tres cordilleras que se originan al sur del territorio como resultado de la ramificación de los Andes formando, entre las mismas, los denominados valles interandinos cuyos extremos en el norte del país se unen para formar extensas planicies con pequeños sistemas montañosos aislados.

Tuluá por estar ubicado en inmediaciones de la Cordillera Central y muy cercano al cauce del 2° río en importancia en el país como es el Río Cauca presenta como los riesgos causados por la naturaleza más importantes a tratar los **TERREMOTOS** y las **INUNDACIONES**, al igual que se presenta en el resto del país con las demás poblaciones y/o ciudades que se encuentran en la misma zona. Sin embargo, para tener plena claridad al respecto se hace necesario estudiar cada uno de los fenómenos naturales para establecer los impactos que han venido causando sobre el Municipio y sus zonas aledañas de la siguiente manera:

i. TERREMOTOS O SISMOS: Con el fin de analizar este apartado se han estudiado los últimos 20 eventos presentados cuyo epicentro haya sido el Municipio y/o que se presentasen en su área de influencia para de esta manera tener una panorámica real de los posibles efectos que estos podrían representar con un comportamiento similar a futuro y durante la ejecución del contrato resultante del presente proceso

Para medir su impacto se ha tomado como base de calificación la **ESCALA RITCHER** definida como la *Representación de la energía sísmica liberada en cada terremoto basándose en el registro sismográfico. Es una escala que crece en forma potencial o semilogarítmica, de manera que cada punto de aumento puede significar un aumento diez o más veces mayores de la magnitud de las ondas (vibración de la tierra), pero la energía liberada aumenta 32 veces. Una magnitud 4 no es el doble de 2, sino que cien 100 veces mayor. Lo más importante de esta Escala consiste en asociar la magnitud del Terremoto con la "amplitud" de la*



ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04



Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 87 de 139

onda sísmica, lo que redonda en propagación del movimiento en un área determinada. El análisis de esta onda (llamada "S") en un tiempo de 20 segundos en un registro sismográfico, sirvió como referencia de "calibración" de la escala.

De acuerdo con esta escala los efectos de los terremotos se pueden clasificar teniendo en cuenta que el impacto puede variar en función a la distancia del epicentro; la magnitud y profundidad a la que se produzca el evento llevando a que las consecuencias puedan ser de diferentes resultados, por lo que se ha creado un esquema tipo que busca calificar y medir las consecuencias de los eventos registrados en función de las variables antes citadas. El cuadro es el siguiente:

Magnitud en Escala Richter	Efectos del Movimiento Telurico
Menos de 3.5	Generalmente no se siente pero es registrado
3.5 - 5.4	A menudo se siente, solo causa daños menores
5.5 - 6.0	Ocasiona daños ligeros a edificios
6.01 - 6.99	Puede ocasionar daños severos en áreas muy pobladas
7.0 - 7.99	Terremoto mayor. Causa graves daños
8.0 o mayor	Gran terremoto. Destrucción total en las comunidades cercanas a su epicentro

De esta manera y como ya se dijo, con base en la página especializada Earthquake Tracker se han consolidado los **veinte (20)** últimos eventos que cumplen con la condición de encontrarse como área de influencia sísmica para el Municipio y **cinco (5)** en los Municipios que limitan con Tuluá de acuerdo con lo antes planteado, así:



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04



Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 88 de 139

No	AÑO OCURRENC	EPICENTRO	MAGNITUD	DISTANC A TULUA LIN REC	PROFUNDIDAD	CALIFICACION EFECTO
1	2021	LA TEBAIDA (QUINDIO)	4.9	72.0	159	LEVE
2	2021	COLOMBIA (HUILA)	4.9	354.5	40	MINIMO
3	2021	BUENAVENTURA	4.5	137.4	80	LEVE
4	2020	PIZARRO (CHOCO)	5.0	162.0	35	LEVE
5	2020	EL CAIRO (VALLE)	4.8	155.3	72	LEVE
6	2020	ISTMINA (CHOCO)	4.6	293.0	78	MINIMO
7	2020	MORALES (CAUCA)	4.5	206.1	10	LEVE
8	2020	BETANIA (ANTIOQUIA)	5.1	329.7	95	MINIMO
9	2020	NARIÑO (ANTIOQUIA)	4.4	204.3	78	LEVE
10	2019	LEJANIAS (META)	5.6	567.6	10	MINIMO
11	2019	LEJANIAS (META)	6.0	567.6	11	MINIMO
12	2019	FILADELFIA (CALDAS)	4.6	213.0	121	LEVE
13	2019	LOS ANDES (ANTIOQUIA)	4.8	330.8	77	MINIMO
14	2019	EL DOVIO (VALLE)	6.1	73.0	122	LEVE
15	2019	BUENAVENTURA (VALLE)	4.6	137.4	65	LEVE
16	2019	BETANIA (ANTIOQUIA)	4.5	329.7	68	MINIMO
17	2019	SANTA MARIA (HUILA)	5.5	416.8	14	MINIMO
18	2019	SANTA MARIA (HUILA)	5.6	416.8	10	MINIMO
19	2019	EL CAIRO (VALLE)	4.7	155.3	96	LEVE
20	2018	COLOMBIA (HUILA)	5.1	354.5	47	MINIMO
OCURRENCIA EN MUNICIPIOS LIMITES						
21	2004	ANDALUCIA	4.7	11.4	154	LEVE
22	2007	RIOFRIO	3.0	15.2	76	MINIMO
23	2013	RIOFRIO	4.6	15.2	145	LEVE
24	2013	SAN PEDRO	4.0	13.0	77	LEVE
25	2013	BUGALAGRANDE	4.4	17.5	111	LEVE
26	2018	ANDALUCIA	4.6	11.4	156	LEVE
27	2020	SAN PEDRO	4.6	13.0	156	LEVE

Fuente: Earthquake Tracker. Elaboración propia

En función de la tabla relacionada y lo observado de la información histórica de ocurrencia de eventos sísmicos de diferente magnitud y nivel de daño se puede afirmar que:

- El Municipio de Tuluá, como tal, no ha sido epicentro de ningún sismo en lo corrido del siglo XXI, a pesar de hallarse situado en el suroeste colombiano, en el centro del departamento del Valle del Cauca entre la cordillera Central y el Rio Cauca, siendo esta una zona con actividad sísmológica permanente por el efecto del cordón montañoso de la Cordillera;
- Vale la pena destacar que en el lapso analizado solo cuatro (4) de estos eventos tuvieron una magnitud superior al 5.4 e inferior o igual a 6.0 que permitiera su calificación como de daño ligero a edificios, mitigado por la distancia hasta el epicentro donde se registró (416.8 Kms, o, 567.6 Kms en línea recta desde Tuluá) que minimizó sus efectos y constituye una buena evidencia la poca propensión hacia este fenómeno en nuestro Municipio;
- Solo 1 sismo tuvo una magnitud 6.1, registrado en El Dovio a 73 Kms de Tuluá (Año 2019) a una profundidad de 122 Kms que hace sensiblemente menores sus efectos que si se hubiera presentado a una profundidad menor y permite seguir considerando que sismos de similares características no



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04



Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 89 de 139

tendrían consecuencia alguna en la medida que las construcciones nuevas acogidas a la normatividad sísmoresistente vigente no se afectan por dichos fenómenos sísmicos;



- De la misma manera, podemos concluir que los 7 eventos registrados con epicentro en los municipios límites de Tuluá (Andalucía; Bugalagrande; Riofrio y San Pedro), 1 en 2004; otro en 2007; 3 en 2013; 1 en 2018 y 1 en 2020 con magnitud entre 3.0 y 4.6 a profundidades de 76 a 156 Kms se constituyen también en una afectación mínima e insignificante en el Municipio de Tuluá y por tanto no amenazan el desarrollo del contrato resultante.

La anterior categorización si bien implica que se puedan registrar eventos de tal condición, en áreas de influencia sobre el Municipio, por su magnitud y/o profundidad al igual que la distancia a nuestra ciudad, en la práctica, en los casos documentados no han causado ninguna consecuencia significativa dentro del Municipio y como tal no se constituyen en motivo de preocupación respecto de su ejecución y por tanto sitúan el riesgo en la categoría de asegurable por la parte a quien resulte asignada;

ii. RIESGO INUNDACIÓN: En general en el país las inundaciones son un fenómeno de bastante asiduidad en razón a la confluencia y continuidad de manifestaciones climatológicas alternadas por la influencia de las lluvias no siendo exento de esta condición el Valle del Cauca, ni su Zona Centro donde se encuentra ubicado el Municipio de Tuluá que por tener como límite al Río Cauca y 2 de sus afluentes como son el Río Tuluá y el Río Morales con su tributaria la Quebrada Zabaletas, adicional al Río Bugalagrande que es límite del Municipio, debería representar un riesgo sobre el proyecto.

Ante este panorama y para su control, a partir de la expedición del Plan Municipal de Gestión del Riesgo el Municipio de Tuluá, ha desarrollado las siguientes actuaciones para el control del riesgo de inundación:

- Conformación de las áreas de protección de acuerdo a una zonificación ambiental del Territorio Municipal bajo diferentes parámetros como: Alcance del estudio, mitigación, soporte, categoría de las zonas de inundación para los ríos Cauca (Margen derecha), Tuluá y Morales. A continuación, se hace la relación de las áreas en los diferentes grados de amenaza por inundación que se pueden presentar
 - Restauración ecológica de las áreas de protección y amortiguación de dichos cuerpos de agua, con el fin de reducir las condiciones de amenaza
 - Implementación del estudio realizado por la C.V.C. sobre la Ampliación de la Capacidad Hidráulica del Río Morales, en sus últimos 9.135 mts. (304 A – 01 – del 1 – 9) donde se describe exactamente cuál debe ser el perfil del cauce del Río y a que distancia se deben realizar los jarillones con sus respectivas especificaciones.
- Descolmatación de algún sector del cauce del río dentro del perímetro urbano, adelantando la correspondiente limpieza del cauce, previo concepto ambiental favorable de la C.V.C Esta limpieza teniendo en cuenta profundidad de las cimentaciones de las obras hidráulicas encontradas el tramo en cuestión, con el fin de definir claramente las cotas de control del fondo, por encima de las se adelantó esta limpieza
- Trabajo específico para reubicar asentamientos localizados en áreas Amenaza no mitigable, en las riberas de los ríos, quebradas y nacimientos, localizados en los mapas FR-04 y PU-02. En particular la reubicación algunos habitantes de barrios como San Antonio, La Inmaculada, La

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI <small>Sistema de Gestión Integrado</small>
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 90 de 139	

trinidad, Los manguitos y del corregimiento Bocas de Tuluá y en su totalidad la población de los habitantes

La Playita, para lo cual se diseñaron los programas vivienda de interés social con el objetivo de atender dicha población.

- Restauración ecológica de las áreas de protección y amortiguación de dichos cuerpos de agua, con el fin de reducir las condiciones de amenaza.
- Programas para el despeje de rondas, programa para la adecuación y conservación de rondas.
- Adicionalmente ha emprendido a nivel del Río Cauca: acciones concretas para adoptar márgenes de protección amplias, con conservación estricta de 60 Metros, a partir de las orillas, donde no se desarrollará ninguna actividad antrópica productiva sólo de una adecuada reforestación. Y 500 mts más donde se permite actividad antrópica productiva, con una calificación de suelo de protección.

Con estas acciones el riesgo de inundación se ha llevado a niveles muy controlables y que no representan un riesgo importante para el área urbana en la cual se desarrollara el contrato y como tal son perfectamente asegurables como medida de mitigación por parte de quien le sean asignados.

iii. RIESGO INCENDIO: Sin ser considerado un riesgo de naturaleza, salvo en lo atinente a los forestales, que en nada se relacionan con este proyecto, este riesgo más bien enfocado hacia el tema eléctrico no presenta en el Municipio de Tuluá y en específico en su área urbana eventos de una magnitud que pueda considerarse importante y que permitan visualizar que una posibilidad cierta de realización amenaza el desarrollo del proyecto.

No existen dentro de las fuentes consultadas – Prensa; radio; televisión; información interentidades – evidencias de eventos que sitúen las posibilidades de materialización de este tipo de evento en magnitudes y cantidades que ameriten un tratamiento especial dentro de la Concesión proyectada.

Ahora bien, en el ambiente intrínseco de un proyecto, normalmente, en este riesgo se consideran los elementos, sustancias; fuentes de calor y los sistemas eléctricos que bajo circunstancias de inflamabilidad y combustibilidad pueden ocasionar incendios o explosiones que pueden traer como consecuencia lesiones personales; daños a equipos y materiales en las instalaciones donde funcionara la concesión. En la mayoría de casos su presencia se asocia con las redes de alta y baja tensión.

Para el presente caso este riesgo se convierte en mínimo tendiendo a nulo en la medida que, por constituir una obligación del Concesionario realizar la totalidad de adecuaciones a la sede que aportará el Municipio siendo estas instalaciones nuevas en su totalidad, todas las instalaciones eléctricas de las oficinas donde funcionara el proyecto corresponden a las mejores especificaciones de mercado disponible y por tanto su implementación corresponderá a la normativa actual en la que se minimiza al máximo la posibilidad de utilización de materiales de baja calidad y se maximiza la condición de seguridad de las mismas, según se referencia a continuación:

- En el Centro de Atención al Usuario toda la adecuación modular y de construcción será nueva y ello permitirá contar con red eléctrica de optima condición; igual sucede con las instalaciones de archivo;



- En los cruces de semáforos que corresponden a ampliación realizada por el concesionario, al igual que en las cámaras de detección de infractores fijas toda la instalación eléctrica, desde canalización en adelante, será totalmente nueva;
- En el patio, igualmente, o se harán instalaciones nuevas o se revisarán y corregirán cuando haya lugar las instalaciones eléctricas existentes;
- Igualmente se dotarán tanto las sedes antes descritas con protección contra rayo y sobrecargas eléctricas y elementos de protección como UPS para salvaguardarlas de cortes abruptos que propicien el riesgo de corto o incendio.

De esta manera, y en función de las obligaciones del Concesionario, se demuestra como dentro del proyecto se minimizarán y controlarán al máximo la exposición al riesgo eléctrico de las instalaciones y sedes de este y por ende la integridad de las personas que como usuarios; empleados; o personal de vigilancia y control tengan acceso o contacto con ellas y así se mantendrá un estándar de seguridad alto y máxima eficacia en torno a su desarrollo. En tal razón el mecanismo de protección como lo es la Póliza de Seguro resulta muy factible de conseguir para mantener la protección de las instalaciones.



10.3. MECANISMOS DE MITIGACIÓN - POLIZA DE SEGUROS: SU FACTIBILIDAD:

Una vez descritos y analizados cada uno de los riesgos inherentes al proyecto con base en los insumos obtenidos en cada caso y en especial los inherentes al RIESGO NATURALEZA, se ha encontrado que el mecanismo de minimización más eficaz y eficiente por conveniencia a las partes involucradas y no significar un costo demasiado alto lo constituye una Póliza de Seguro Todo Riesgo que ampare los bienes de la Concesión no ubicados en el espacio público (Caso cámaras detección de infractores) ni correspondiente a vehículos en la medida que este concepto, habitualmente, forma parte de las pólizas que se obtiene para este tipo de bienes.

La Póliza Todo Riesgo, constituida y evolucionada a partir del seguro de incendio, provee un cubrimiento ante las pérdidas materiales que situaciones como las descritas anteriormente, por ser inesperadas, causen a los bienes inmuebles y muebles objeto de amparo, generando una indemnización económica en beneficio del afectado. La estructura del seguro provee al asegurado una cobertura básica ante un evento de incendio que cubre tanto las pérdidas físicas como la afectación económica en caso que el bien protegido produzca algún tipo de renta. Así mismo, y con el paso del tiempo, la póliza fue teniendo ciertos amparos adicionales que incluyen: rayo en aparatos eléctricos, terremoto y temblor que a su vez incluye cubrimiento por erupción volcánica y por incendio causado por sismo, motín y conmoción civil y en su concepto todo riesgo la inundación como objeto de su amparo.

Respecto del Hardware; Equipos de Comunicación y Dotación de Oficinas, se considera factible de inclusión en este riesgo y su valor asegurado deberá corresponder a la inversión inicial mínima estimada para estos conceptos y que llevada a precios futuros permita garantizar la protección de estos bienes ante cualquier contingencia del Riesgo Naturaleza.

En razón a lo anteriormente expuesto y la competitividad existente entre las compañías de seguros para brindar este tipo de seguro, el obtener la póliza todo riesgo que respalde a la Concesión y sus vinculados ante eventos de la naturaleza descrita es totalmente factible y permitirá contar con un mecanismo de protección bastante importante y cuyo costo en función a los bienes asegurados – estará a cargo del

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 92 de 139	

Concesionario – a quien se asignara por ser el participante que tiene a su favor los elementos y medidas para su manejo dentro de la Concesión.

10.4. DISTRIBUCIÓN DE RIESGOS.

Bajo los anteriores argumentos y consideraciones que permiten a la Administración la formulación de una asignación de riesgos debidamente soportada y factible de asumir entre las partes involucradas en la ejecución del contrato, se realiza está, así:

- **10.4.1. SON RIESGOS DEL CONCESIONARIO**

a. Riesgo Por Cambio De Régimen De Contratación Que Afecte El Contrato Y Las Condiciones Pactadas En Él.

Toda norma de obligatorio cumplimiento para el Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo De Movilidad Y Seguridad Vial, que modifique las condiciones pactadas en el contrato, sobre todo, en cuanto a las cláusulas que contienen obligaciones del Concesionario, serán introducidas al contrato, sin que medie negociación alguna con el contratista, toda vez que, el Municipio de Tuluá no tiene la facultad de negociar aspectos normativos de obligatorio cumplimiento.



Este riesgo y sus consecuencias serán asumidos en su totalidad por el concesionario. En el caso que afecte el equilibrio económico del contrato, serán objeto de modificación las condiciones económicas siempre y cuando la afectación supere el porcentaje de imprevistos incluido en el modelo económico de la oferta. La carga de la prueba, le corresponde en este caso en particular, al concesionario, por ser la parte afectada.

b. Riesgo por cambio del régimen de Legal de las Actividades Objeto de la presente Licitación que afecta la ejecución del contrato.

Toda norma de obligatorio cumplimiento para Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo De Movilidad Y Seguridad Vial, que afecte la ejecución del contrato en perjuicio del contratista o del contratante será incluida en el contrato, sin que medie negociación alguna con el concesionario, toda vez que el Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo De Movilidad Y Seguridad Vial, no tiene la facultad de negociar apartes normativos de obligatorio cumplimiento. Si el hecho afecta al concesionario, proviniendo de instancias diferentes al Ente Territorial contratante, se considerarán sus efectos bajo el principio de Teoría de Imprevisión y si proviene de la Entidad Territorial Contratante bajo los principios del Hecho del Príncipe, y de esta forma este riesgo y sus consecuencias serán asignadas en su totalidad al concesionario. Para la aplicación de una de las teorías citadas en relación con el equilibrio económico del contrato, se tendrá en cuenta que la afectación supere el porcentaje de imprevistos incluido en la oferta económica.

c. Riesgos por cambios en el régimen de Impuestos colombiano que afecte el contrato y las condiciones pactadas en él.

Toda norma de obligatorio cumplimiento para el Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo De Movilidad Y Seguridad Vial, que modifique las condiciones económicas pactadas en el contrato y afecte las condiciones en que el concesionario proyectó en su oferta, serán introducidas al contrato, sin que medie negociación alguna con el contratista, toda vez que el Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo De Movilidad Y Seguridad Vial, no tiene la facultad de negociar aspectos normativos de obligatorio cumplimiento. Este riesgo y sus

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 93 de 139	

consecuencias serán asumidos en su totalidad por el concesionario. En el caso que afecte el equilibrio económico del contrato, serán objeto de modificación de las condiciones económicas siempre y cuando la afectación supere el porcentaje de imprevistos incluido en la oferta económica y la norma NO especifique la forma de evitar esta situación. La carga de la prueba corresponde, al concesionario, por ser la parte afectada.

d. Riesgo por cambios en el régimen laboral colombiano que afecte la ejecución del contrato y la prestación del servicio. Toda norma de laboral de obligatorio cumplimiento para el Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo De Movilidad Y Seguridad Vial y el Concesionario en particular, que modifique las condiciones de contratación laboral en la Concesión, serán introducidas al contrato, sin que medie negociación alguna con el contratista, toda vez que el Departamento no tiene la facultad de negociar aspectos normativos de obligatorio cumplimiento.

Tanto la relación laboral entre el concesionario y el personal a través del cual presta el servicio, como con terceros requeridos, es responsabilidad absoluta del contratista. Si la norma afecta al concesionario, el riesgo será asumido en su totalidad por éste. En el caso en que afecte el equilibrio económico del contrato, serán objeto de modificación de las condiciones económicas siempre y cuando la afectación supere el porcentaje de imprevistos incluido en la oferta económica y la Norma NO especifique la forma de evitar esta situación. La carga de la prueba corresponde, en este caso en particular, al concesionario, por ser la parte afectada.

Si la norma afecta al Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo De Movilidad Y Seguridad Vial como contratante, este realizará a su propio costo las modificaciones necesarias para permitir que su personal, relacionado con el desarrollo de la concesión, no se vea disminuido o afectado por ello.

e. Riesgo por cambio del mercado bancario.

Cuando, en el desarrollo del contrato, se expidan normas o se produzcan circunstancias que afecten el mercado bancario aumentando o bajando las tasas de interés o el costo neto de la carga transaccional Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo De Movilidad Y Seguridad Vial, no reconocerá reajuste alguno al valor del contrato cuando se produzca este tipo de riesgo y este deberá ser asumido por el Concesionario, más aun si la afectación se causa en créditos destinados a las inversiones contractuales o a capital de trabajo.

f. Riesgo humano por Accidente Laboral sin perjuicio a terceros.



Cuando se produzca un accidente dentro de la prestación del servicio que afecte únicamente al personal del concesionario con ocasión de la prestación del servicio será responsabilidad y competencia total de este y por ello la inherente a asegurar a su personal por accidentes laborales en la prestación del servicio.

g. Riesgo humano por Accidente Laboral con perjuicio a terceros.

Cuando se produzca un accidente dentro de la prestación del servicio con afectación a funcionarios, visitantes o contribuyentes del Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo De Movilidad Y Seguridad Vial. Será responsabilidad total y absoluta del concesionario cubrir a terceros por accidentes producidos con ocasión de la prestación del servicio.

h. Riesgo eléctrico.

Cuando se produzca un daño en los equipos con los que el concesionario presta el servicio y con ese daño ocasiona daño colateral a la infraestructura eléctrica, ocasionando o no daños a las diferentes redes, generando

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI <small>Sistema de Gestión Integrado</small>
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 94 de 139	

una limitación a la prestación del servicio administrativo o misional de la Entidad. Sera responsabilidad total del contratista mantener en perfecto estado de mantenimiento el equipo con el que prestará el servicio contratado. De prestarse daño a la infraestructura eléctrica en el Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo De Movilidad Y Seguridad Vial, el concesionario deberá responder por todos los perjuicios ocasionados.

i. Riesgo mecánico. Cuando se produzca un daño físico en las instalaciones del Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo De Movilidad Y Seguridad Vial, con ocasión de la prestación del servicio. El concesionario responderá total y absolutamente por todos los daños que ocasionen a la infraestructura de las instalaciones del Departamento Administrativo De Movilidad Y Seguridad Vial Del Municipio De Tuluá, ocasionados durante la prestación del servicio. Para tales efectos deberá incluir un amparo en la garantía única del contrato en tal sentido, hasta por el 0.05% del valor del contrato. Sin embargo, de superarse esta cuantía, el concesionario deberá responder con su patrimonio por todos los daños y perjuicios.

j. Riesgo por declaratoria de desierto del proceso de selección del contratista. Cuando, por motivos que impidan la selección objetiva del concesionario, el Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo De Movilidad Y Seguridad Vial, no pueda adjudicar el proceso y deba declararlo desierto. Cuando la declaratoria de desierto se produzca por cuanto ninguna de las ofertas presentadas cumplen con las exigencias del Pliego de Condiciones, la Entidad no será responsable de ninguna manera ni responderá de forma alguna por los gastos en que hayan incurrido los oferentes.



k. Riesgo de corrupción por parte de funcionarios del Municipio de Tuluá – Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial o de los oferentes que participan en el proceso de selección de contratistas. Cuando en el desarrollo del proceso de selección del contratista se demuestre la participación de funcionarios del Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo De Movilidad Y Seguridad Vial, en actividades que beneficien a alguno de los participantes o busquen tendenciosamente la declaratoria de desierto del proceso en beneficio de un tercero interesado. Será responsabilidad de los funcionarios implicados y de los particulares que concertaron para dirigir tendenciosamente el proceso y beneficiar sus intereses en perjuicio de los intereses públicos que la administración debe proteger.

l. Riesgo por incumplimiento de las obligaciones del contrato. Cuando el concesionario incumpla las obligaciones suscritas en el contrato y /o en la propuesta ofertada. Será responsabilidad total del concesionario cumplir con las obligaciones a su cargo suscritas en el contrato, con excepción de situaciones de fuerza mayor y/ o caso fortuito o en todas aquellas donde el concesionario demuestre que no tuvo responsabilidad.

m. Garantía de calidad del servicio y de los productos. Cuando se produzca un daño mecánico en los equipos objeto del contrato o en el cumplimiento del servicio de soporte, pero sus efectos solo se puedan observar luego de liquidado el contrato. El concesionario es total y absolutamente responsable por el uso de los insumos ofertados.

n. Consecuencias de los paros y suspensiones de los trabajadores vinculados por el concesionario, así como los retardos en entregas e incumplimientos de proveedores y en general subcontratistas. Estas consecuencias serán asumidas en su totalidad por los contratistas.

o. Los riesgos relacionados con el robo o pérdida de materiales, herramientas, equipos y muebles que el contratista deba utilizar. Por ser esto parte de la operación que ejecutara el Concesionario serán asumidos por este.

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 95 de 139	

10.4.2 RIESGOS DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE TULUÁ.

- a. **Retardo en el inicio de la ejecución del contrato** o suspensiones por razones imputables a Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo De Movilidad Y Seguridad Vial.
- b. **Riesgo de suspensión del contrato.** Cuando el contrato deba ser suspendido por causas ajenas a la voluntad del Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo De Movilidad Y Seguridad Vial, se informará y notificará al concesionario del acto administrativo respectivo, el cual deberá indicar con claridad las causas exógenas y la fecha de reanudación del mismo. Será responsabilidad total del Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo De Movilidad Y Seguridad Vial, los perjuicios que se pudieran causar al contratista por la suspensión del contrato si en ella no median justas causas no imputables a la Entidad; de lo contrario, el Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo De Movilidad Y Seguridad Vial, no será responsable por la suspensión del contrato ni por los perjuicios que se causen con ello.
- c. **Modificación del régimen de tarifas e impuestos aplicables al contrato.** Cuando, con el desarrollo del contrato, se modifica las tarifas de los servicios e impuestos o se crean nuevos servicios e impuestos o eliminan los ya existentes, generando desequilibrio económico por un valor superior al establecido, se modificará el contrato adicionando el valor faltante para que el equilibrio económico se mantenga, bajo los principios del Hecho del Príncipe o Teoría de la Imprevisión dependiendo de la instancia territorial en la que se origina la modificación de acuerdo con lo anteriormente explicado.
- d. **Modificación del régimen de impuestos aplicables a terceros.** Cuando, en el desarrollo del contrato, se modifican las tarifas de los impuestos o se crean nuevos impuestos o eliminan los ya existentes, y esto aumenta el valor transaccional entre el concesionario y sus proveedores, Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo De Movilidad Y Seguridad Vial, no reconocerá reajuste en el valor inicial del porcentaje de retribución del contrato, toda vez que, estas relaciones son responsabilidad total y absoluta del concesionario.

En todos los casos anteriores para que Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo De Movilidad Y Seguridad Vial, asuma el mayor valor correspondiente, se requiere que el CONTRATISTA, solicite su autorización previamente y por escrito. Esta autorización solamente podrá impartirla el ordenador del gasto una vez se hayan realizado al contrato las modificaciones y ajustes que correspondan. Los mayores costos en los que incurra el CONCESIONARIO y que no hayan sido autorizados por Municipio de Tuluá - Departamento Administrativo De Movilidad Y Seguridad Vial, serán asumidos en su totalidad por el CONCESIONARIO. Esta misma regla aplicará si se presentan circunstancias imprevisibles que alteren el equilibrio contractual.

10.4.3. ANÁLISIS QUE SUSTENTA LA EXIGENCIA DE GARANTÍAS DESTINADAS A AMPARAR LOS PERJUICIOS DE NATURALEZA CONTRACTUAL O EXTRA CONTRACTUAL, DERIVADOS DEL INCUMPLIMIENTO DEL OFRECIMIENTO O DEL CONTRATO SEGÚN EL CASO.

Ver Complemento Nro. 3. Estimación, Tipificación y Asignación de Riesgos Previsibles.

Para amparar las obligaciones derivadas de la ejecución del contrato, el contratista deberá constituir ante Compañía de Seguros legalmente establecida en Colombia las siguientes GARANTÍAS:



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04



Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 97 de 139

2									
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

No.	Categoría	¿A quién se le asigna?	Tratamiento / Controles a ser implementados	Impacto después del Tratamiento			
				Probabilidad	Impacto	Valoración del Riesgo	Categoría
1							
2							

No.	¿Afecta la ejecución del contrato?	Persona responsable por el implementar tratamiento	fecha estimada en que se inicia el tratamiento	Fecha estimada en que se completa el tratamiento	Monitoreo y Revisión	
					¿Cómo realiza se el monitoreo?	Periodicidad ¿Cuándo?
1						
2						

11. IDENTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE LAS CLAUSULAS EXORBITANTES, APLICACIÓN Y SUS EFECTOS

Si aplican las cláusulas exorbitantes de conformidad con la LEY 80 de 1993.

12. MECANISMOS DE COBERTURA

12.1 GARANTÍAS.

Para amparar las obligaciones derivadas de la ejecución del contrato de concesión, el contratista deberá constituir ante una compañía de seguros legalmente establecidos en Colombia, la siguientes GARANTIAS a nombre del Municipio de Tuluá, con NIT. 891.900.272-1



12.2. DE SERIEDAD DE LA PROPUESTA.

12.2.1 valor de la garantía de seriedad de la oferta. justificación:

Atendiendo a lo establecido en el Decreto 1082 de 2015, el proponente para participar en el presente proceso deberá constituir una garantía de seriedad de la propuesta previamente a la presentación de la oferta, con el fin de afianzar la presentación de la oferta hasta la aprobación de la garantía de cumplimiento del contrato.

El proponente podrá otorgar, como mecanismo de cobertura del riesgo, una póliza de seguro o garantía bancaria.

VALOR: Diez por ciento (10%) del valor del proceso. **VIGENCIA:** Noventa (90) días calendario, contados a partir de la fecha de cierre del proceso.

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 98 de 139	

En cumplimiento del Artículo 2.2.1.2.3.1.4. del Decreto 1082 de 2015, cuando la propuesta sea presentada por un consorcio o unión temporal, en la garantía deberá estipularse que el tomador es el consorcio o unión temporal, según sea el caso, con la indicación de cada uno de sus integrantes (no a nombre de sus representantes legales), porcentaje de participación y deberá expresar claramente que su valor total será exigible ante el incumplimiento de las obligaciones amparadas en que incurran cualquiera de los integrantes del proponente, en todo o en parte, de manera directa o indirecta.

El proponente con el hecho de presentar su propuesta acepta que la Entidad le solicite ampliar el término de vigencia de la garantía de seriedad de la oferta.

Al proponente se le hará efectiva la garantía de seriedad de la propuesta, en los casos previstos en el Artículo 2.2.1.2.3.1.6. del Decreto 1082 de 2015.

La Garantía de seriedad, una vez seleccionado el contratista, podrá ser reclamada por los proponentes o sus representantes o apoderados en la siguiente forma:



- Por el seleccionado, una vez aprobada la garantía única que ampare el contrato suscrito.
- Los demás proponentes podrán reclamarla dentro de los 10 días hábiles siguientes a la adjudicación del presente proceso de selección.

Los referidos documentos, deberán subirse como anexos adjuntos a la carta de presentación de la oferta, en el link asignado al presente proceso de contratación, del portal único de contratación, plataforma SECOP II.

A. CUMPLIMIENTO: VALOR: 20% del valor total, fiscal del contrato. **VIGENCIA:** Durante el periodo de la CONCESIÓN, a partir de la firma del contrato así: anual con renovación para cada año de ejecución y el ultimo por un año y seis meses adicionales más, contados a partir de la fecha de terminación del contrato. **JUSTIFICACIÓN:** De acuerdo a las políticas de a la entidad cubre a la entidad estatal ante los perjuicios causados por el incumplimiento parcial o total de las obligaciones nacidas para el Concesionario en razón del contrato suscrito entre las partes, así como del cumplimiento tardío o defectuoso de las mismas. Además, comprenderá el pago de la cláusula penal y/o multas que se hayan pactado en el contrato en razón a los incumplimientos de las referidas obligaciones.

B. PAGO DE PRESTACIONES SOCIALES, SALARIOS E INDEMNIZACIONES LABORALES. VALOR: 5% del valor fiscal del contrato. **VIGENCIA:** Durante el periodo de la CONCESION, a partir de la firma del contrato, así: anual con renovación para cada año de ejecución y el último año por tres (3) años adicionales más, contados a partir de la fecha de terminación del contrato. **JUSTIFICACIÓN:** De acuerdo a las políticas de la entidad estatal cubre a la misma ante perjuicios causados por el incumplimiento parcial o total del pago de las obligaciones laborales nacidas para el Concesionario en razón a la ejecución del contrato suscrito entre las partes, bien sea con sus empleados directos o sus contratistas cuando a ello haya lugar, así como del cumplimiento tardío o defectuoso de las mismas.

C. RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL. VALOR. 5% del valor fiscal del contrato. VIGENCIA: Durante el periodo de la CONCESION, a partir de la firma del contrato, así: anual con renovación para cada año de ejecución y el último por tres (3) años adicionales más, contados a partir de la fecha de terminación del contrato. **JUSTIFICACIÓN:** De acuerdo a las políticas de la entidad cubre las eventuales

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 99 de 139	

reclamaciones de terceros derivadas de la responsabilidad civil extracontractual que pueda surgir de las actuaciones de su contratista.

D. PÓLIZA TODO RIESGO PROTECCIÓN DE ARCHIVOS: VALOR: Valor de los Activos Fijos estimados por el CONCEDENTE como sujetos protección permanente para minimizar los Riesgos de Terremoto; Inundación y Eléctrico. **VIGENCIA:** Durante el periodo de la CONCESION, a partir de la firma del contrato, así: anual con renovación para cada año de ejecución. **JUSTIFICACIÓN:** De acuerdo a las políticas de la entidad cubre las eventuales reclamaciones de terceros derivadas de la responsabilidad civil extracontractual que pueda surgir de las actuaciones de su contratista.

12.2.2. restablecimiento o ampliación de las garantías y efectividad de las garantías.

El Municipio de Tuluá – Departamento Administrativo de Movilidad y Seguridad Vial, velará por el cumplimiento de las garantías a través de la interventoría en el cumplimiento de los siguientes artículos:

Artículo 2.2.1.2.3.1.8. Cubrimiento de la responsabilidad civil extracontractual. La Entidad Estatal debe exigir en los contratos de obra, y en aquellos en que por su objeto o naturaleza lo considere necesario con ocasión de los Riesgos del contrato, el otorgamiento de una póliza de responsabilidad civil extracontractual que la proteja de eventuales reclamaciones de terceros derivadas de la responsabilidad extracontractual que surja de las actuaciones, hechos u omisiones de su contratista.

La Entidad Estatal debe exigir que la póliza de responsabilidad extracontractual cubra también los perjuicios ocasionados por eventuales reclamaciones de terceros derivadas de la responsabilidad extracontractual que surjan de las actuaciones, hechos u omisiones de los subcontratistas autorizados o en su defecto, que acredite que el subcontratista cuenta con un seguro propio con el mismo objeto y que la Entidad Estatal sea el asegurado. *(Decreto 1510 de 2013, artículo 117)*



Artículo 2.2.1.2.3.1.9. Suficiencia de la garantía de seriedad de la oferta. La garantía de seriedad de la oferta debe estar vigente desde la presentación de la oferta y hasta la aprobación de la garantía de cumplimiento del contrato y su valor debe ser de por lo menos el diez por ciento (10%) del valor de la oferta.

El valor de la garantía de seriedad de la oferta que presenten los proponentes en el Proceso de Contratación de un Acuerdo Marco de Precio debe ser de mil (1.000) SMMLV.

El valor de la garantía de seriedad de la oferta que presenten los proponentes en la subasta inversa y en el concurso de méritos debe ser equivalente al diez por ciento (10%) del presupuesto oficial estimado del Proceso de Contratación.

Cuando el valor de la oferta o el presupuesto estimado de la contratación sea superior a un millón (1.000.000) de SMMLV se aplicarán las siguientes reglas:

1. Si el valor de la oferta es superior a un millón (1.000.000) de SMMLV y hasta cinco millones (5.000.000) de SMMLV, la Entidad Estatal puede aceptar garantías que cubran al menos el dos punto cinco por ciento (2,5%) del valor de la oferta.
2. Si el valor de la oferta es superior a cinco millones (5.000.000) de SMMLV y hasta diez millones (10.000.000) de SMMLV, la Entidad Estatal puede aceptar garantías que cubran al

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI <small>Sistema de Gestión Integrado</small>
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 100 de 139	

menos el uno por ciento (1%) del valor de la oferta.

3. Si el valor de la oferta es superior a diez millones (10.000.000) de SMMLV, la Entidad Estatal puede aceptar garantías que cubran al menos el cero punto cinco por ciento (0,5%) del valor de la oferta. *(Decreto 1510 de 2013, artículo 118)*

Artículo 2.2.1.2.3.1.10. Suficiencia de la garantía de buen manejo y correcta inversión del anticipo.

La Garantía de buen manejo y correcta inversión del anticipo debe estar vigente hasta la liquidación del contrato o hasta la amortización del anticipo, de acuerdo con lo que determine la Entidad Estatal. El valor de esta garantía debe ser el ciento por ciento (100%) de la suma establecida como anticipo, ya sea este en dinero o en especie. *(Decreto 1510 de 2013, artículo 119)*

Artículo 2.2.1.2.3.1.11. Suficiencia de la garantía de pago anticipado.

La garantía de pago anticipado debe estar vigente hasta la liquidación del contrato o hasta que la Entidad Estatal verifique el cumplimiento de todas las actividades o la entrega de todos los bienes o servicios asociados al pago anticipado, de acuerdo con lo que determine la Entidad Estatal. El valor de esta garantía debe ser el ciento por ciento (100%) del monto pagado de forma anticipada, ya sea este en dinero o en especie. *(Decreto 1510 de 2013, artículo 120)*

Artículo 2.2.1.2.3.1.12. Suficiencia de la garantía de cumplimiento.

La garantía de cumplimiento del contrato debe tener una vigencia mínima hasta la liquidación del contrato. El valor de esta garantía debe ser de por lo menos el diez por ciento (10%) del valor del contrato a menos que el valor del contrato sea superior a un millón (1.000.000) de SMMLV, caso en el cual la Entidad Estatal aplicará las siguientes reglas:

1. Si el valor del contrato es superior a un millón (1.000.000) de SMMLV y hasta cinco millones (5.000.000) de SMMLV, la Entidad Estatal puede aceptar garantías que cubran al menos el dos punto cinco por ciento (2,5%) del valor del contrato.
2. Si el valor del contrato es superior a cinco millones (5.000.000) de SMMLV y hasta diez millones (10.000.000) de SMMLV, la Entidad Estatal puede aceptar garantías que cubran al menos el uno por ciento (1%) del valor del contrato.
3. Si el valor del contrato es superior a diez millones (10.000.000) de SMMLV, la Entidad Estatal puede aceptar garantías que cubran al menos el cero punto cinco por ciento (0,5%) del valor del contrato.



Colombia Compra Eficiente debe determinar el valor de la garantía única de cumplimiento del Acuerdo Marco de Precios de acuerdo con el objeto, el valor, la naturaleza y las obligaciones contenidas en este. *(Decreto 1510 de 2013, artículo 121)*

Artículo 2.2.1.2.3.1.13. Suficiencia de la garantía de pago de salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales.

Esta garantía debe estar vigente por el plazo del contrato y tres (3) años más. El valor de la garantía no puede ser inferior al cinco por ciento (5%) del valor total del contrato. *(Decreto 1510 de 2013, artículo 122)*

Artículo 2.2.1.2.3.1.14. Suficiencia de la garantía de estabilidad y calidad de la obra.

Esta garantía debe estar vigente por un término no inferior a cinco (5) años contados a partir de la fecha en la cual la Entidad Estatal recibe a satisfacción la obra.

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 101 de 139	

La Entidad Estatal debe determinar el valor de esta garantía en los pliegos de condiciones de la Contratación, de acuerdo con el objeto, el valor, la naturaleza y las obligaciones contenidas en el contrato.

La Entidad Estatal puede aceptar que esta garantía tenga una vigencia inferior a cinco (5) años previa justificación técnica de un experto en la materia objeto del contrato. (*Decreto 1510 de 2013, artículo 123*)

Artículo 2.2.1.2.3.1.15. Suficiencia de la garantía de calidad del servicio. La Entidad Estatal debe determinar el valor y el plazo de la garantía de acuerdo con el objeto, el valor, la naturaleza y las obligaciones contenidas en el contrato. En los contratos de interventoría, la vigencia de este amparo debe ser igual al plazo de la garantía de estabilidad del contrato principal en cumplimiento del parágrafo del artículo 85 de la Ley 1474 de 2011. (*Decreto 1510 de 2013, artículo 124*)

Artículo 2.2.1.2.3.1.16. Suficiencia de la garantía de calidad de bienes. La Entidad Estatal debe determinar el valor y el plazo de la garantía de acuerdo con el objeto, el valor, la naturaleza, las obligaciones contenidas en el contrato, la garantía mínima presunta y los vicios ocultos. (*Decreto 1510 de 2013, artículo 125*)

Artículo 2.2.1.2.3.1.17. Suficiencia del seguro de responsabilidad civil extracontractual. El valor asegurado por los contratos de seguro que amparan la responsabilidad civil extracontractual no debe ser inferior a:



1. Doscientos (200) SMMLV para contratos cuyo valor sea inferior o igual a mil quinientos (1.500) SMMLV.
2. Trescientos (300) SMMLV para contratos cuyo valor sea superior a mil quinientos (1.500) SMMLV e inferior o igual a dos mil quinientos (2.500) SMMLV.
3. Cuatrocientos (400) SMMLV para contratos cuyo valor sea superior a dos mil quinientos (2.500) SMMLV e inferior o igual a cinco mil (5.000) SMMLV.
4. Quinientos (500) SMMLV para contratos cuyo valor sea superior a cinco mil (5.000) SMMLV e inferior o igual a diez mil (10.000) SMMLV.
5. El cinco por ciento (5%) del valor del contrato cuando este sea superior a diez mil (10.000) SMMLV, caso en el cual el valor asegurado debe ser máximo setenta y cinco mil (75.000) SMMLV.

La vigencia de esta garantía deberá ser igual al período de ejecución del contrato. (*Decreto 1510 de 2013, artículo 126*)

Artículo 2.2.1.2.3.1.18. Restablecimiento o ampliación de la garantía. Cuando con ocasión de las reclamaciones efectuadas por la Entidad Estatal, el valor de la garantía se reduce, la Entidad Estatal debe solicitar al contratista restablecer el valor inicial de la garantía.

Cuando el contrato es modificado para incrementar su valor o prorrogar su plazo, la Entidad Estatal debe exigir al contratista ampliar el valor de la garantía otorgada o ampliar su vigencia, según el caso.

La Entidad Estatal debe prever en los pliegos de condiciones para la Contratación, el mecanismo que proceda para restablecer la garantía, cuando el contratista incumpla su obligación de obtenerla, ampliarla o adicionarla. (*Decreto 1510 de 2013, artículo 127*)

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 102 de 139	

Artículo 2.2.1.2.3.1.19. Efectividad de las garantías. La Entidad Estatal debe hacer efectivas las garantías previstas en este capítulo así:

1. Por medio del acto administrativo en el cual la Entidad Estatal declare la caducidad del contrato y ordene el pago al contratista y al garante, bien sea de la cláusula penal o de los perjuicios que ha cuantificado. El acto administrativo de caducidad constituye el siniestro.
2. Por medio del acto administrativo en el cual la Entidad Estatal impone multas, debe ordenar el pago al contratista y al garante. El acto administrativo correspondiente constituye el siniestro.

Por medio del acto administrativo en el cual la Entidad Estatal declare el incumplimiento, puede hacer efectiva la cláusula penal, si está pactada en el contrato, y ordenar su pago al contratista y al garante. El acto administrativo correspondiente es la reclamación para la compañía de seguros.

De conformidad con Ley 1882 de 2018 **Artículo 5o. De La Selección Objetiva. PARÁGRAFO 3. La no entrega de la garantía de seriedad junto con la propuesta no será subsanable y será causal de rechazo de la misma.**

12.3. FORMULA MATEMATICA PARA TERMINACIÓN ANTICIPADA

Dentro de los nuevos requerimientos incorporados como de obligatorio cumplimiento para los contratos de concesión por la Ley 1508 de 2012 y su Decreto Reglamentario se encuentra la **obligación** de incluir una fórmula que cubija la terminación anticipada del contrato en cualquier momento de su ejecución. Este requerimiento se debe de entender como un mecanismo de prevención de la inagotable fuente de divergencias en que se convierten las terminaciones anticipadas de los contratos, sea por las razones que a ello conduzcan tanto como los reconocimientos que de allí se deriven.

Todo esto tiene una íntima y profunda relación con principios legales de nuestro estatuto contractual y la manera como la jurisprudencia los ha desarrollado y los impactos económicos que representan para las partes involucradas en la relación contractual, los cuales resumiremos a continuación:

- Como se determina en el Artículo 3º de Ley 80/93 el objeto de los contratos celebrados por las entidades territoriales o públicas pretende el cumplimiento de los fines del estado, especialmente, la permanente y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados que colaboran con ellas en la consecución de dichos fines. Por consiguiente, el origen del contrato es la satisfacción de las necesidades colectivas y de interés general a cuyo logro deben colaborar quienes contratan con la administración, no obstante que pretendan obtener con su ejecución un beneficio económico inicialmente calculado.
- Así las cosas, con el contrato se pretende la realización de un fin de interés general, pues es un manera que utiliza el Estado para la consecución de sus objetivos, el desarrollo de sus funciones y la misión que le ha sido confiada, con la colaboración o contribución de los particulares contratistas, los cuales concurren a su creación pretendiendo un propósito particular, que radica en un beneficio económico o lucro que los impulsa a contratar y que se traduce en un derecho a una remuneración previamente estipulada, razonable, proporcional y justa, como retribución por el cumplimiento del objeto contractual.
- Si bien los contratos en general se encuentran sometidos al principio de la cláusula *pacta sunt servanda* (los contratos se celebran para cumplirse), es necesario reconocer que en estricta sujeción dicho principio por su rigor se debió moderar surgiendo, entonces, el principio que para los contratos de tracto sucesivo celebrados y que dependan de resultados en el futuro, deben ser entendidos con la condición



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04



Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 103 de 139

de que las circunstancias continúen siendo las mismas o se mantengan (*Contractus qui habent tractum succesivum et dependiam de futuro rebus sic stantibus intelliguntur*). Esta disposición o principio surgió para evitar aquellos casos en que aplicar la primera clausula, al amparo del derecho positivo, se prestaba para, en caso de diferencias contractuales, terminar en soluciones injustas, abusivas y usureras.

- De otra parte, y frente a estos principios y los desarrollos legales y jurisprudenciales la Ley 80 de 1993, en su Artículo 27, estableció el principio de la ecuación financiera o equilibrio económico del contrato con la que se busca que la correlación existente al tiempo de su celebración entre las prestaciones que están a cargo de cada una de las partes del contrato, permanezca durante toda su vigencia, de tal manera que a la terminación de éste, cada una de ellas alcance la finalidad esperada con el contrato.
- El principio del equilibrio financiero del contrato, básico en el ordenamiento jurídico de la contratación pública, gravita, entonces, en garantizar el mantenimiento de la igualdad o equivalencia entre derechos y obligaciones surgidos al momento de proponer o de contratar donde las partes estiman beneficios y asumen determinados riesgos financieros que forman su ecuación económica o financiera, la cual debe mantenerse durante su cumplimiento, sin que, en manera alguna, se trate de un equilibrio matemático, sino de una equivalencia razonable que preserve la intangibilidad de las prestaciones, no desconociendo, por supuesto, los riesgos contractuales que jurídicamente les incumba a ellas asumir, ni siendo indiferente ante la conducta asumida por las partes durante su ejecución.
- En general, las alteraciones del equilibrio económico del contrato, que en ocasiones dan origen a terminación anticipada del mismo, pueden asumirse como los eventos a cubrir con la fórmula matemática a incluir en el pliego, son las siguientes:
 1. Actos o hechos de la entidad administrativa contratante, como cuando no cumple con las obligaciones derivadas del contrato o introduce modificaciones al mismo *-ius variandi-*, sean éstas abusivas o no;
 2. Actos generales de la administración como Estado, o "teoría del hecho del príncipe", como cuando en ejercicio de sus potestades constitucionales y legales, cuya voluntad se manifiesta mediante leyes o actos administrativos de carácter general, afecta negativamente el contrato;
 3. Factores exógenos a las partes del negocio, o "teoría de la imprevisión", o "sujeciones materiales imprevistas", que involucran circunstancias no imputables al Estado y externas al contrato, pero con incidencia en él.

En todos estos eventos surge la obligación de la administración contratante de auxiliar al contratista colaborador asumiendo mediante una compensación -llevarlo hasta el punto de no pérdida- o nace el deber de indemnizarlo integralmente, según el caso y si se cumplen los requisitos señalados para cada figura.

- De acuerdo a lo estipulado en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, el incumplimiento del contrato obliga a restablecer la ecuación surgida al momento de contraer el vínculo, mediante la indemnización integral de los perjuicios ocasionados por el daño antijurídico causado, o sea, por la lesión del derecho de crédito del cocontratante, en aras de evitar litigios y demandas el precaver una fórmula que permita la terminación anticipada del contrato y precaver el tratamiento entre las partes vinculadas resulta conveniente a la seguridad jurídica del contrato originado en el proceso licitatorio.
- Ahora bien, si nos referimos a hechos imprevisibles o Teoría de la Imprevisión la Jurisprudencia del Consejo de Estado ha establecido que "En cuanto a la alteración de la economía del contrato, es de



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04

Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 104 de 139



*la esencia de la imprevisión que la misma sea extraordinaria y anormal; supone que las consecuencias de la circunstancia imprevista excedan, en importancia, todo lo que las partes contratantes han podido razonablemente prever. Es preciso que existan cargas excepcionales, imprevisibles, que alteren la economía del contrato. El límite extremo de los aumentos que las partes habían podido prever(...). Lo primero que debe hacer el contratante es, pues, probar que se halla en déficit, que sufre una pérdida verdadera. Al emplear la terminología corriente, la ganancia que falta, la falta de ganancia, el *lucrum cessans*, nunca se toma en consideración. Si el sacrificio de que se queja el contratante se reduce a lo que deja de ganar, la teoría de la imprevisión queda absolutamente excluida. Por tanto, lo que se deja de ganar no es nunca un álea extraordinario; es siempre un álea normal que debe permanecer a cargo del contratante”*

Bajo estas previsiones y en el entendido que la fórmula matemática que aquí se plantee no puede ir más allá de los límites establecidos por la Ley y su desarrollo jurisprudencial se justifica aprender de la experiencia práctica, en la medida en que los contratistas colombianos también han desarrollado dispositivos que aseguren al máximo la seguridad jurídica del contrato su equilibrio económico y la garantía del interés público o general se vea realmente protegida a partir de ejecutorias que generen desarrollo y bienestar general en la sociedad y crecimiento económico para el país, desarrollando el requerimiento establecido por el marco jurídico de las APP para las Concesiones, que como la formulada en el presente documento, se ajusten a él.

Ahora bien, una terminación anticipada del compromiso contractual que emane del proceso licitatorio en desarrollo deberá, necesariamente, ser causada o atribuible a las causales establecidas por la Ley para el rompimiento de la Ecuación Contractual y como tal la fórmula planteada debe cobijar estos eventos y así dejar plenamente establecidas las variantes correspondientes como a continuación se plantea:

12.3.1. formula a utilizar cuando la terminación se dé por circunstancias imputables a la teoría de la imprevisión:

En este caso se debe tener como punto de referencia lo establecido por la Ley y la jurisprudencia respecto de no reconocer al Contratista – Concesionario las utilidades estimadas en su propuesta sino otorgar solo el reconocimiento de las pérdidas **EFFECTIVAMENTE** causadas por la situación imputable y por tratarse de un contrato de concesión en el que se estipula la reversión como obligación contractual, los valores pendientes hasta completar la recuperación de la inversión, serán amortizados para que estos bienes sean revertidos por el Concesionario a la Entidad Concedente. En ningún momento se efectuará reconocimiento de utilidades esperadas, pues estas hacen parte del riesgo comercial que asume el contratista, aún por esta causa.

La fórmula se plantea así:

$$R = PE + RI \text{ donde:}$$

R = Reconocimiento

PE= Perdidas Efectivamente Contabilizadas como consecuencia del hecho o situación imputable

RI= Reconocimiento Valores Pendientes de Inversión Por Amortizar;

12.3.2. formula a utilizar cuando la terminación se dé por circunstancias o situaciones imputables al hecho del príncipe



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04



Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 105 de 139

De hacerse realidad un evento de esta naturaleza en el cual la Entidad Territorial Concedente a través de una disposición legal, propia o de su órbita legislativa o administrativa, impacta al contrato de ejecución en un porcentaje mayor al 20%, la Administración actuante que adopte la decisión deberá reconocer al concesionario que ve truncada su actividad contractual un porcentaje equivalente al 100% de la utilidad promedio lograda en los seis (6) meses anteriores a aquel en que se toma la decisión, o si hubiese transcurrido menos tiempo por el promedio de utilidad esperada durante el mismo lapso según la propuesta presentada. Lo anterior, por los meses restantes faltantes para terminar la ejecución del contrato. El porcentaje que se cancelará equivaldrá al **CIEN (100%) POR CIENTO, conforme a las Sentencias Administrativas emitidas por la Corte Constitucional o el Consejo de Estado**, detallado así:

$$R = [(U_1+U_2+\dots+U_6)/6] \times 100\% \times n_{(x)}$$

R = Reconocimiento

U = Utilidad Obtenida o Proyectada, según sea el caso, en los seis (6) meses anteriores

$n_{(x)}$ = Número de meses faltantes para terminar la ejecución

12.3.3. Formula A Utilizar Cuando La Terminación Se De Por Situaciones Diferentes O Motivos De Interés Público:

De presentarse este evento, la Administración actuante que adopte la decisión deberá reconocer al concesionario que ve truncada su actividad contractual un porcentaje de la utilidad promedio lograda en los seis (6) meses anteriores a aquel en que se toma la decisión, o si hubiese transcurrido menos tiempo por el promedio de utilidad esperada durante el mismo lapso según la propuesta presentada. Lo anterior, por los meses restantes faltantes para terminar la ejecución del contrato. El porcentaje que se cancelará equivaldrá al **QUINCE (15%) POR CIENTO**, detallado así:

$$R = [(U_1+U_2+\dots+U_6)/6] \times 15\% \times n_{(x)}$$

R = Reconocimiento

U = Utilidad Obtenida o Proyectada, según sea el caso, en los seis (6) meses anteriores



$n_{(x)}$ = Número de meses faltantes para terminar la ejecución

Lo anterior considerando que para el Concesionario que deja de actuar la utilidad futura o faltante, independiente de los resultados anteriormente obtenidos constituye una simple expectativa, factible o no de realizar dependiendo de las condiciones en que se desarrolle los compromisos contractuales y los aleas que le afecten.

12.4. DE LA CLAUSULA DE REVERSIÓN: Por tratarse de un Contrato de Concesión la Ley establece la Reversión como una obligación a cargo del Concesionario al terminar la ejecución del contrato resultante, ó, como es el presente caso y con base en la fórmula para terminación anticipada del contrato, en cualquier momento que se presente este evento, se hará efectiva la reversión.

En tal sentido, la reversión se realizará sobre:

- Base de Datos utilizada por el Concesionario junto con la información incluida en ella;

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI <small>Sistema de Gestión Integrado</small>
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 106 de 139	

- Licencias de Uso a perpetuidad, incluido el mantenimiento y soporte durante dos (2) años a partir de la entrega, de los software misionales aportados por el Concesionario para el desarrollo del contrato;
- Cesión de las Licencias de Uso de los software comerciales utilizados por el Concesionario para el desarrollo del contrato; incluyendo sistemas operativos; firewall y comunicaciones;
- Centro de Control de Semáforos y Equipos de Fotodetección, aportados por el Concesionario, incluyendo mobiliario y equipos del Centro de Control, en perfecto estado de funcionamiento salvo el deterioro normal en función del tiempo de uso;
- El hardware y periféricos utilizados en la totalidad de las tareas del contrato de Concesión en perfecto estado de funcionamiento salvo el deterioro normal en función del tiempo de uso. Al momento de realizar reposiciones los equipos que sean repuestos deben ser entregados al Concedente;
- El equipo automotor y motocicletas aportadas por el Concesionario para el desarrollo del contrato de concesión en perfecto estado de funcionamiento salvo el deterioro normal en función del tiempo de uso. Al momento de realizar reposiciones los equipos que sean repuestos deben ser entregados al Concedente. Si el equipo automotor y/o motocicletas se han adquirido mediante modalidad de leasing, los contratos en mención deberán estar totalmente cancelados para efectuar la reversión;
- La infraestructura de comunicaciones y respaldo que aporte el Concesionario para el desarrollo del contrato de Concesión en perfecto estado de funcionamiento salvo el deterioro normal en función del tiempo de uso.
- Las adecuaciones físicas realizadas en la sede que para el desarrollo del programa y ejecución del contrato aportara el Departamento Administrativo de Movilidad Y Seguridad Vial

La entrega de los elementos que componen la reversión antes detallada se deberá realizar mediante Acta suscrita entre las partes, incluyendo el inventario detallado de su composición. Para efectos del control de la reversión, el Concesionario deberá reportar al Concedente, al finalizar cada año de ejecución, un inventario detallado de todos los elementos en este ítem relacionados y que ha adquirido y aportado para el desarrollo de la Concesión.

12.5. ANALISIS RELACION COSTO BENEFICIO: Una de las principales herramientas en la adopción de decisiones acerca de la viabilidad o inviabilidad de un proyecto, especialmente en el sector público, la constituye el denominado Análisis de la Relación Costo Beneficio que como tal se considera en adelante de la siguiente forma, ***bajo la reserva legal que demanda el hecho que para su realización se deban revelar los valores del modelo correspondientes a Ingresos; Gastos e Inversiones*** cubiertos bajo este manto.

Marco Teórico: La definición de la Relación Costo Beneficio y el de la eficacia en función de los costos que puede representar el proyecto **son instrumentos para determinar si los costos de una actividad pueden estar o no comprobados por los resultados y las consecuencias que con su puesta en práctica se logran.** El *análisis de la relación costo-beneficio* evalúa los insumos y resultados en términos monetarios.

La técnica de análisis de la relación costo-beneficio busca como meta fundamental proveer una medición de la rentabilidad de un proyecto, mediante un balance entre los costos y los beneficios logrados en la realización de este.

El objetivo de la relación costo beneficio consiste en identificar y medir las pérdidas y las ganancias en el bienestar económico que recibe la sociedad en su conjunto. Contrario al VAN o VPN, cuyos resultados están expresados en términos absolutos, este indicador financiero expresa la rentabilidad en términos relativos. La interpretación de tales resultados es en centavos por cada peso que se ha invertido en su realización en



relación con las siguientes preguntas:

¿Puede decirse que el aumento global del bienestar que generará el proyecto compensa el costo de este?

¿Se han tomado en consideración, en su integridad, los principales factores y componentes socioeconómicos directos e indirectos del proyecto?

Si no es posible medir la totalidad de los efectos sociales directos e indirectos del proyecto, por falta de datos, ¿se han determinado valores de sustitución conexos al objetivo?

En pro de obtener una cifra para la Relación Costo Beneficio (B/c) también se requiere la utilización de una tasa de descuento, que permita igualar en un momento de tiempo cero (0) los ingresos y egresos de un proyecto, y así obtener su cálculo. En la relación de beneficio/costo, se establecen independientemente los valores totales actuales de los ingresos y los egresos, luego se divide la suma de los valores actuales de los ingresos sobre los costos, para obtener el resultado definitivo.

El referido resultado puede representar en la Relación Costo Beneficio las siguientes situaciones:

- **Relación B/C >0** Índice que muestra que por cada peso de costos se obtiene más de un peso de beneficio. En consecuencia, si el índice es positivo o cero, el proyecto debe aceptarse.
- **Relación B/C <0** Índice que por cada peso de costos se obtiene menos de un peso de beneficio. Entonces, si el índice es negativo, el proyecto debe rechazarse. El valor de la Relación Beneficio/Costo cambiará según la tasa de actualización seleccionada, o sea, que cuanto más elevada sea dicha tasa, menor será la relación en el índice resultante.

La fórmula que se utiliza es:

$$B/C = \frac{\sum_{i=1}^n \frac{V_i}{(1+i)^x}}{\sum_{i=1}^n \frac{C_i}{(1+i)^x}}$$

Dónde:

B/C = Relación Beneficio / Costo

Vi = Valor de los Ingresos Obtenidos (beneficio bruto)



Ci = Valor de los Egresos Efectuados (Incluye la Inversión en Activos e Infraestructura)

i = Tasa de descuento

n = Número de Periodos del proyecto

Como recomendaciones adicionales debemos tener en cuenta que:

- a) La variable económica primordial es el costo total de la inversión. En el punto donde se debe evaluar este dato, no han de utilizarse solamente determinadas fuentes de financiación, sino el valor económico global de la inversión infraestructural o productiva propuesta.
- b) Si partimos de la presunción que los costos de inversión se repartirán a lo largo de varios años, deberá tomarse en consideración la suma de todos los costos anuales realizados, trayéndolos a su valor al momento cero (0) del proyecto.

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 108 de 139	

- c) Si bien, para evaluar la Inversión sólo debe ser tenido en cuenta el costo de esta, con la supresión de los gastos corrientes requeridos para su materialización, resulta prudente incluir en el cálculo del costo total todo gasto excepcional relacionado con este acápite.

Para la correcta elaboración del análisis que estamos detallando se debe tener en cuenta lo relacionado con el **Horizonte Temporal** entendido como el número máximo de años para el que se dispone de previsiones de Ingreso y de gastos. Las previsiones relativas a la evolución del proyecto habrán de formularse respecto de un período que se corresponda con la vida útil económica del mismo, y lo bastante dilatado para apreciar su impacto probable a medio y largo plazo. Para el caso que nos ocupa este horizonte está determinado en **VEINTE (20) Años** como el periodo en que la Inversión inicial; las reinversiones y su retorno configuran una TIR atractiva a los inversionistas.

12.6. DESARROLLO PARA EL ESTUDIO.

En lo referente al estudio se efectuará el análisis de la relación **BENEFICIO – COSTO** basada en los siguientes aspectos:

- **Beneficios Sociales:** En este aspecto el proyecto a desarrollar presenta un importante factor a considerar como es la **Reducción de Accidentalidad:** La optimización de la semaforización a través de la implementación del centro de control y el incremento del control de tránsito a través de ayudas tecnológicas tiene como consecuencia que se incremente el control de las vías y con ello se disuade a los conductores de violentar las normas del Código Nacional de Tránsito, uno de los factores más importantes en la accidentalidad en las vías;
- **Tasa de Descuento:** Para traer a Valor Presente Neto los montos estimados como Beneficios; Costos e Inversiones durante el horizonte temporal del proyecto se utilizará una Tasa de Descuento; que se basa en el promedio de la Tasa de Colocación del Sistema Financiero entre enero 2020 y febrero 2021. Este valor se conforma por el promedio de los Bancos y Compañías de Financiamiento Comercial y la certifica el Banco de la Republica, alcanzando un guarismo de **NUEVE PUNTO SETENTA Y CINCO (9.75%) POR CIENTO E A.**, que se constituye en el valor base para descontar el proyecto al largo de su existencia y evaluarlo al momento de realizará el estudio respectivo;
- **Beneficios:** Como beneficios del Proyecto se incluyen la totalidad de ingresos operativos generados por el mismo a nivel de trámites; multas y comparendos, al igual que los rendimientos financieros generados en la fiducia para el manejo de este y la cuantificación de los beneficios sociales;
- **Costos:** Los costos que se incluyen en proyecto incluyen los gastos de operación y administración del concesionario y la participación que este cancelará al Concedente al igual que los correspondientes a los gastos de fiducia y de recaudo que en conjunto soportan toda la operatividad de la Concesión; esta información se obtiene del Flujo Económico-Financiero del proyecto y como tal gozará de reserva legal para su exhibición;

De esta manera, en específico, encontramos la siguiente sustentación al respecto:

Reducción de Accidentalidad: A partir del inicio de la 1ª concesión en 2005 y hasta llegar a 2019 en el Municipio de Tuluá la accidentalidad ha venido presentando un comportamiento inestable, fenómeno similar a la situación del país donde las cifras presentan crecimiento y decrecimiento alternados. Sin embargo, las tasas de mortalidad y heridos han conservado niveles relativamente altos y que constituyen un elevado costo social que para el Municipio se convierte en objetivo de 1er orden lograr su reducción



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04

Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 109 de 139



Esta situación, que se puede verificar en la tabla incluida a continuación, genera un importante desgaste en recursos presupuestales para su atención y en el daño mismo que sufre la ciudadanía al involucrarse en el accidente de tránsito, y como tal merece la atención necesaria para lograr su disminución, veamos:

ITEM	AÑO	NACIONAL		TULUA	
		HERIDOS	MUERTOS	HERIDOS	MUERTOS
1	2005	37,691	5,418	270	48
2	2006	40,114	5,486	394	40
3	2007	44,702	5,642	358	37
4	2008	45,888	5,670	246	29
5	2009	39,167	5,796	203	45
6	2010	39,318	5,704	206	40
7	2011	40,806	5,792	184	36
8	2012	39,440	6,152	228	35
9	2013	41,823	6,219	188	28
10	2014	44,172	6,402	165	31
11	2015	45,806	6,884	193	36
12	2016	45,256	7,280	211	50
13	2017	40,115	6,754	215	37
14	2018	39,537	6,879	242	34
15	2019	36,832	6,892	189	40

FUENTE: Informes FORENSIS

La información de la anterior tabla base para obtener este factor de letalidad y daños a las personas se obtuvo, para los años 2005 a 2019, inclusive, de la publicación realizada por el Instituto de Medicina Legal denominada **FORENSIS** y que anualmente consolida la mortalidad y accidentalidad registrada en el país en los diferentes aspectos en que cobija entre los cuales están los accidentes de tránsito, del que se extractaron las cifras a nivel país y las específicas de Tuluá. Con base en ella se deberán proyectar los resultados de los años 2020 y 2021 y de allí en adelante los diez (10) años iniciales de la Concesión en los cuales se fije como meta la reducción de la accidentalidad en el número de casos fatales y de lesionados propuestos, valores que se llevan, cuantificados utilizando como valor de referencia la actualización de los datos efectuados a partir de la información existente en el libro *Investigación Sobre la Accidentalidad Vial en Santa Fe de Bogotá (2002)* cuya línea base se tomó, conforme a lo descrito en la mencionada publicación con valores base del año 1998 (**\$70.784.081** para Accidente Fatal y **\$12.411.666** para Lesiones), trayéndolos a 2021 (Mediante actualización con IPC). **Estos valores para 2021 (mes de Marzo) son los siguientes para un caso de mortalidad \$206,061,445 y de lesiones \$36,191,940.** Contemplando en la cifra los costos directos e indirectos del estado en atención de los casos y las indemnizaciones; reconocimientos o pérdidas de periodos de improductividad de los individuos involucrados, es decir, el costo social como tal.

Sin embargo, y dado que estos valores corresponden a una ciudad muy diferente al escenario del proyecto, con profundas diferencias socioeconómicas, se disminuyeron dichos valores afectándolos por la diferencia existente entre el **PIB Per Capita** de una y otra ciudad que para el año **2019** – según el DANE – represento en Bogotá **\$36.100.000** mientras para el Valle del Cauca – Factor de referencia global – significó **\$22.900.000**, es decir el **63.43%**. Entonces, al afectar los valores de la ciudad de Bogotá en el porcentaje propuesto, los valores a utilizar para el cálculo de los Beneficios Sociales en el año 2021 se estiman en **\$130.714.844** para accidente

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI <small>Sistema de Gestión Integrado</small>
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 110 de 139	

fatal y **\$22.920.261** para accidente con heridos. A partir de 2005 y hasta 2021 (**Hasta Febrero**) dichos valores se incrementaron en un IPC de **29.82%** equivalente a la sumatoria de los registrados entre Julio/2006 y febrero de 2021 inclusive. Los anteriores factores y valores deberán ser utilizados por los oferentes en la presentación del estudio de la relación costo/beneficio de su oferta para permitir su consideración sobre las mismas bases

La reducción de la accidentalidad se contempla a partir de la intervención que se realizará en los puntos más conflictivos de la circulación vial en el municipio a través de la semaforización y la implementación de su Centro de Control y las intervenciones con los equipos fijo y móvil para infracciones la C N T y equipos como alcoholímetros que permitirán un control mucho más eficaz y eficiente sobre las tres (3) principales causas de accidentalidad de tránsito en el país, y de contera en Tuluá, como son: i) No Respetar las Señales de Tránsito (Prelación); ii) Exceso de Velocidad, y, iii) Embriaguez, que en su conjunto representaron en 2019 y 2020 el mas del **90%** de la totalidad de accidentes registrados en Colombia, focalizando la actividad en el grupo de motocicletas que es el principal involucrado en casos de accidente. Con ello, se logrará incrementar la cultura del respeto hacia las normas de tránsito y por ende contribuir en la reducción de la accidentalidad en guarismos significativos estimados desde el 10% para Accidentes Fatales y 15% para Accidentes con Lesiones para llegar a un escenario conveniente para el ente territorial.

El escenario al respecto formulado por el Municipio de Tuluá – Departamento Administrativo de de Movilidad Y Seguridad Vial por contener información, sensible, del proyecto financiero de la contratación goza de reserva legal.



12.7. INDICADORES DE NIVELES DE SERVICIO

Existe una gran complejidad y frecuente confusión acerca de las definiciones de los NIVELES DE SERVICIO y los ACUERDOS DE NIVELES DE SERVICIO por lo que aparece la necesidad de establecer una definición de estos, en aras de incluirlos en debida forma dentro del proceso licitatorio y, consecuentemente, en la ejecución del futuro contrato.

12.8. REQUISITOS DE LOS INDICADORES DEL NIVEL DE SERVICIO Y CAPACIDAD

El establecimiento de los requisitos que han de cumplir tanto la definición de nivel de servicio como la de capacidad es uno de los puntos del estudio más delicados. Los requisitos básicos que se establecen en el presente estudio se muestran a continuación:

- Los indicadores han de permitir la comparación entre concesiones del mismo tipo de diferentes entes territoriales. Es decir, que concesiones de características similares, pero de diferentes municipios, en consecuencia, diferentes formas de realizar las tareas y diferentes factores de medición, usando los indicadores que se definirán en este apartado, podrán ser comparados de forma eficaz.
- Deben ser definidos en un espacio temporal representativo, debido a que no es lo mismo medir un factor en las horas de jornada extendida, cuando la actividad decae, que durante el día; igualmente, medirlo en época de actividad normal o de vacaciones. Por todo ello, es necesario que la medida sea anualmente representativa.
- Deben ser representativos del funcionamiento del conjunto de las operaciones de la concesión, para diferentes actividades y procesos.
- Deben representar el nivel de servicio percibido por los diferentes actores del organismo de tránsito, es decir; si el nivel de servicio de la Concesión está caracterizado por A, que sea A para la Concedente, para el usuario y para los funcionarios y/o autoridades que participan en el mismo.

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 111 de 139	

- Por último, la aplicación de la metodología de cálculo del nivel de servicio sea sencilla, no sea excesivamente compleja su implementación.

12.9. DEFINICIÓN DE NIVEL DE SERVICIO

El concepto de nivel de servicio de una unidad productiva es la representación alfanumérica del grado de satisfacción de los clientes que reciben los servicios de la unidad referida.

La metodología propuesta para la obtención de un nivel de servicio consiste en estudiar la distribución que sigue el valor de la diferencia de los tiempos, real y teórico, de cada trámite o tarea productiva desde que inicia un proceso o actividad hasta que llega a su final.

El concepto se basa en la desviación del tiempo de servicio respecto un cierto tiempo prefijado para dicho proceso o actividad. Por lo que se observa, se reduce la definición de Nivel de Servicio a un tiempo de servicio, debido a que dicho tiempo es el más relevante para los clientes de estas unidades productivas.

Es decir, el nivel de servicio se asignará en función de la relación entre el tiempo real que tardan las unidades productivas en completar los procesos y/o actividades y un cierto tiempo de referencia. Después, este NdS asignado será modificado por el factor de probabilidad de permanencia en dicho NdS, introduciendo así la importancia de la desviación de los datos de la muestra.

12.10. DEFINICIÓN DE CAPACIDAD Se entiende por capacidad el número máximo de trámites o servicios que se pueden prestar a un usuario dentro de un periodo de tiempo fijado.



La capacidad va a estar medida siempre en este apartado con las mismas unidades, número de servicios o trámites. Será necesario, definir el periodo temporal que se use en cada cálculo de la capacidad.

Otro punto que se debe especificar y que hará variar notablemente la concepción de la capacidad es el tipo de servicio que se está considerando. Es decir, en el caso de la unidad productiva de servicios la capacidad se basa en servicios que van desde una inmovilización de un vehículo en patio hasta la imposición de una orden de comparendo a través de un los Sistemas Automáticos o Semiautomáticos de Sanciones e Tránsito (SAST), por lo que un valor de 1 por hora puede resultar nefasto para las ordenes de comparendo y no así en la inmovilización de un vehículo en patio.

Q(t) Servy/o Tram/d cada día del año

La metodología que se propone en este apartado para el cálculo de la capacidad de una unidad productiva se desglosa en dos métodos. El primero es aplicable a las fases de la unidad productiva que estén formadas en su totalidad por colas, es decir la solicitud y materialización de trámites, su formulación esté basada alrededor de la teoría de colas. Esta primera metodología se basa en identificar la cola más determinante del comportamiento de esa fase, concretar los valores correspondientes al ritmo de llegadas y al de servicio y por último definir el tiempo

al que se le asigna dicha capacidad. El segundo se destina para aquellas fases de la unidad productiva que no cumplan la anterior condición, por ello se utiliza un método alternativo que se adapte mejor a las características de la fase.

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 112 de 139	

El concepto de Nivel de Servicio se suele plasmar, en especial para los temas relacionados con software y hardware, básicos en la Concesión, en los denominados **Acuerdo de Nivel de Servicio** que se define de la siguiente manera:

Un **acuerdo de nivel de servicio** o **Service Level Agreement**, también conocido por las siglas **ANS** o **SLA**, es un compromiso escrito entre un proveedor de servicio y su cliente con objeto de fijar el nivel acordado para la calidad de dicho servicio. El ANS es una herramienta que ayuda a ambas partes a llegar a un consenso en términos del nivel de calidad del servicio, en aspectos tales como tiempo de respuesta, disponibilidad horaria, documentación disponible, personal asignado al servicio, etc. Básicamente el ANS establece la relación entre ambas partes: proveedor y cliente (Para nuestro caso Concesionario – como proveedor prestador del servicio – y Concedente –representando a los usuarios o clientes –).

También constituye un punto de referencia para el proceso de mejora continua, ya que el poder medir adecuadamente los niveles de servicio es el primer paso para mejorarlos y de esa forma aumentar los índices de calidad.

Descripción Un ANS es un acuerdo negociado entre dos partes donde una de ellas es el cliente y la otra un proveedor de servicios. Estos acuerdos pueden estar vinculados legalmente, o ser un contrato informal (relaciones inter-contratantes).

Los ANS definen un punto de entendimiento común sobre servicios, prioridades, responsabilidades y garantías. El nivel del servicio también puede ser especificado como *objetivo* y *mínimo*, de forma que los usuarios puedan saber que esperar (mínimo), mientras se ofrece un objetivo que muestra el nivel de rendimiento. Es importante remarcar que los acuerdos hacen referencia a los servicios que recibe el usuario, pero no como el proveedor ofrece ese servicio, lo cual resulta compatible con los esquemas de riesgo de las Concesiones.



Esta práctica se ha extendido hasta tal punto que actualmente es habitual que un usuario firme un contrato con un proveedor de servicios que incluya una serie de ANS para prácticamente todos los mercados, concepto que se pretende involucrar en las diferentes áreas de la Concesión. Los ANS están, por su naturaleza, basados en los resultados del servicio recibido por el usuario como elemento del acuerdo.

Parámetros habituales Los acuerdos de nivel de servicio pueden contener un alto número de parámetros con sus correspondientes objetivos de nivel de servicio.

En líneas generales, para cualquier proceso de negocio -no sólo tecnológico- los Acuerdos de Nivel de Servicio deben reflejar de forma clara dos elementos: Descripción de los Servicios que se cubren bajo el ANS y el nivel operativo normal. Este último elemento (nivel operativo normal) es el gran olvidado de los niveles de servicio y, sin embargo, sin él no se puede dar el proceso de gestión de nivel de servicio; es decir, no hay ANS.

Contenidos habituales Los ANS incluyen elementos como definición de los servicios, medición del rendimiento, gestión de los problemas, deberes del cliente, garantías y finalización del acuerdo.

Con base en las anteriores bases fácticas a continuación se incluirán los Niveles de Servicio, mínimos, con los que deberá iniciar la Concesión y que permitirán a juicio de los autores del estudio mejorar las actuales condiciones de prestación de los servicios e iniciar un proceso de mejora continuo que lleve al Organismo a

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 113 de 139	

posicionarse de mejor manera entre los que desarrollan estas tareas en la región que nos encontramos ubicados.

Inicialmente, y como lo sugiere la teoría en la metodología propuesta por tratarse de una 2a generación de concesión se valoró la situación actual de la Concesión en curso para establecer los puntos de referencia frente a la concesión propuesta a través del presente documento, y como tal se utilizará como punto de referencia en el tema anteriormente enunciado.

Así mismo, debemos partir, para fijar estos NIVELES DE SERVICIO de saber que en estos momentos al situación del Departamento es buena al situarnos en un nivel de servicio aceptable o bueno para los usuarios que requieren los servicios, en tal sentido, existe un terreno para seguir trabajando en el que el concesionario seleccionado, a través del proceso, ejecute nuevas mejoras que transmitan a la ciudadanía el que se va a continuar con una real voluntad de optimización y un compromiso cierto con la mejora en la calidad de los servicios prestados.

Igualmente, la Concesión vinculará servicios hoy no prestados directamente por el Departamento como lo son el aporte Sobre Contravenciones al Código Nacional de Tránsito, por medio de SAST y otros en los que se espera un vuelco total y una real transformación como lo es el centro de control de semaforización y como tal su asignación se efectúa de manera tentativa y para que sea, una vez iniciada la Concesión, revisada y ajustada entre Interventoría y Concesionario seleccionado.

Resulta evidente que en este concepto se deberá centrar gran parte de la gestión del nuevo concesionario buscando que con su mejoramiento se optimicen los procesos y procedimientos de atención, se depuren en su alcance y de esta forma, la ciudadanía tuluëña, sienta y palpe el beneficio derivado de una mejor prestación de servicios con mayor eficiencia, eficacia y transparencia en su materialización.

Por otra parte, se encuentra el ACUERDO DE NIVEL DE SERVICIO para la disponibilidad de software; hardware y periféricos como infraestructura propia de la Concesión y del oferente ganador el cual deberá ser suscrito por este y el Concedente, con Vo Bo de la Interventoría en disponibilidades que para el software no sean inferiores al **Noventa y Nueve (99.%) Por Ciento** y para la infraestructura al **Noventa y Cinco (95%) Por Ciento** con el fin de asegurar a la ciudadanía y al concedente que los servicios serán prestados en la mejor condición operativa posible.

Bajo estas consideraciones, se establecen los siguientes Niveles de Servicio, los cuales en el transcurso del contrato y conforme a las particularidades de la oferta seleccionada deberán ser optimizados de manera continúa buscando un mayor grado de satisfacción de los usuarios, así:

ITEM	TIPO DE RIESGO	DESCRIPCION	ENTIDAD RESPONSABLE	PROBABILIDAD DE REALIZACION
1	Construcción	Este tipo de riesgos deben ser transferidos como principio general al inversionista privado. Es decir, este, asume el riesgo que las obras ofrecidas cumplan las especificaciones técnicas y tengan un costo de mercado, y que se mantendrán de manera adecuada hasta la finalización del contrato.	Concesionario	Baja



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04



Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 114 de 139

2	Operación	El riesgo de operación se asignará de acuerdo con la clase de esquema que se prevé en el Pliego para el inversionista privado, quien es responsable a su cuenta y riesgo de la gestión operativa del contrato.	Concesionario	De acuerdo con la experiencia solicitada a los Proponentes la probabilidad de este riesgo es baja
3	Comercial	El riesgo de demanda debe ser asumido por el inversionista privado. Lo anterior en razón a que tendrá la autonomía administrativa y operativa y además la responsabilidad de realizar los estudios de demanda que le permitan cuantificar este tipo de riesgo. En el caso de los Comparendos impuestos por Agentes de Tránsito del Municipio, este riesgo lo asume el Concedente quien con su gestión aporta los elementos necesarios para que el Concesionario pueda obtener su ingreso a partir de la gestión de cobro. En relación con la DEI el inversionista responde por el suministro de infraestructura y el soporte logístico para la toma de pruebas; proceso contravencional y recaudo de multas	Concesionario - Concedente	De acuerdo con la experiencia solicitada a los Proponentes la probabilidad de este riesgo es baja
5	Financiación	En este tipo de contratos es usual que el inversionista sea el aportante de equipos y tecnología, y es éste el más indicado para realizar la consecución de los recursos tendientes a financiar los equipos en cuestión y como tal asume este riesgo.	Concesionario	Baja
6	Cambiario	Es típico de este tipo de contratos, adicional a que se trata de una actividad por cuenta y riesgo del Concesionario, que por ser este el encargado de la financiación asuma el riesgo cambiario inherente a la infraestructura que aporte y su mantenimiento y/o reposición	Concesionario	Baja
7	Regulatorios o Normativo	En cuanto a cambio de la normatividad vigente al momento de iniciar el Contrato, que afecten los ingresos de este, es un riesgo compartido entre las dos (2) partes vinculadas. Esta situación se enfoca hacia el denominado Hecho del Príncipe, o la Teoría de la Imprevisión correspondiendo a la Concedente la responsabilidad de restablecer el equilibrio del	Concedente y Concesionario	Media



		Contrato, como mínimo, hasta un punto de no pérdida para el inversionista privado según el caso que se trate.		
8	Fuerza Mayor o Naturales	Los riesgos de fuerza mayor se comparten entre la entidad y el inversionista privado. En la medida que los riesgos de fuerza mayor sean asegurable, estos se trasladarán al inversionista privado. Según lo descrito en el presente documento	Concesionario - Concedente	Baja
9	Riesgo Político o Social	El riesgo político o social se refiere a situaciones en las que por intervención del poder político o de sectores sociales el contrato resultante deba ser terminado, sin agotar su plazo de ejecución y por tanto se generen perjuicios tanto a la Concedente como a su Concesionario	Concedente - Concesionario	Baja

Los anteriores tiempos máximos serán revisados durante los años 5; 10 y 15 de ejecución ajustando su tiempo a la baja en función del mejoramiento y optimización de tareas de la Concesión otorgada.

12.11. EL ESTANDAR DE CALIDAD.

En términos generales los estándares no son más que los niveles mínimo y máximo deseados, o aceptables de calidad que debe tener el resultado de una acción, una actividad, un programa, o un servicio como lo es la Concesión propuesta.

El principal Estándar de Calidad que se usa a nivel internacional es la denominada Norma ISO que en sus diferentes versiones predomina en el ámbito mundial y a la cual nos referiremos como el procedimiento escogido para que la futura Concesión garantice en toda su labor el estándar de calidad exigido por la Ley. Utilizando para ello la Norma 9001 como se detalla a continuación.

El estándar de calidad ISO 9001 - ISO 9000 es una familia de estándares para sistemas de gerencia de la calidad. La ISO 9000 es mantenida por la ISO, International Organization for Standardization y es administrado por los cuerpos de acreditación y de certificación. Algunos de los requisitos en la ISO 9001 (que es uno de los estándares en la familia de la ISO 9000) incluyen

- Un sistema de procedimientos que cubran todos los procesos dominantes en el negocio;
- Supervisión de procesos para asegurar que sean eficaces;
- Archivos adecuados para documentación producida;
- Verificación de servicios terminados para saber si hay algunos con inconformidades, incluyendo las acciones apropiadas para corregir cuando sea necesario;



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04

Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 116 de 139



- Regularmente se debe efectuar un repaso de los procesos individuales y del sistema de calidad en sí mismo para optimizar su eficacia;
- Facilitar y propender por la mejora continua

Para la Concesión propuesta el vincularse a esta norma implicará que se ha revisado y se ha certificado, independientemente, para estar en conformidad con el estándar **ISO 9001** pudiendo utilizar públicamente la identificación "ISO 9001 certificada" o "ISO 9001 registrada." Si bien, la certificación de este estándar no garantiza la conformidad (y por lo tanto la calidad) de sus servicios; si certificará que se están aplicando procesos constantes en la producción de servicios a ella encomendada.

Como tal, la certificación de la ISO 9001, por si sola, no garantizará que la Concesión entregue servicios de calidad superior, más combinada con los demás elementos que vincula la Ley, si permitirá un grado mayor de seguridad hacia los usuarios en los servicios entregados y la implantación interna de las formas y documentación prescrita por el estándar.

Beneficios Esperados al Tener un Sistema de Gestión de Calidad: Con la implementación de la norma, como estándar de calidad, se espera alcanzar los siguientes beneficios:

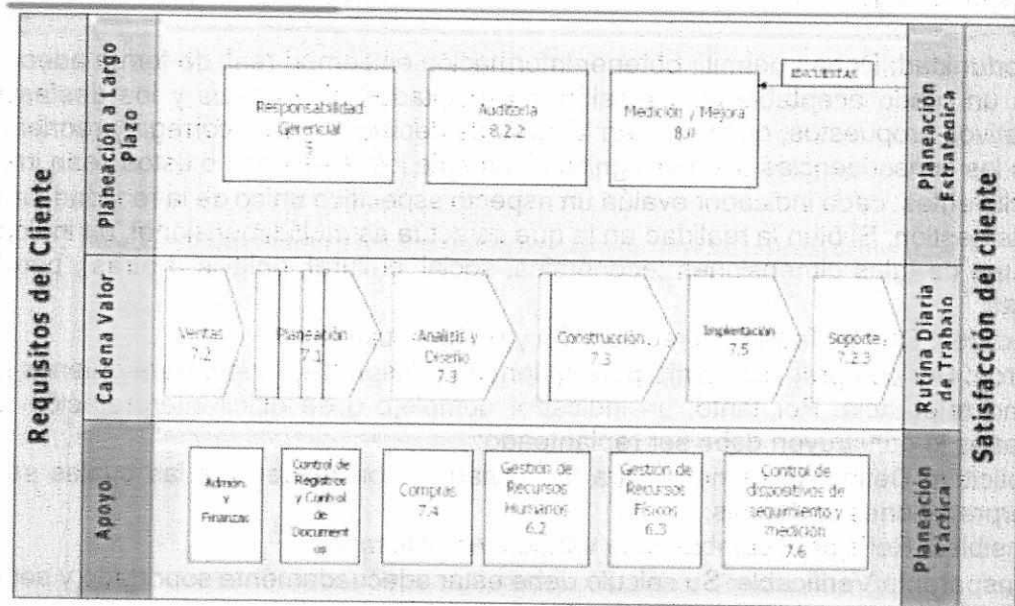
- Mayor satisfacción y lealtad de los usuarios;
- Disminución de los costos de operación por medio de la reducción de costos de calidad;
- Mayor competitividad y beneficios para Concedente y Concesionario;
- Mayor motivación y satisfacción para los empleados, ya que trabajaran en forma más eficiente;
- Ayuda a centrar la Concesión sobre el problema de generar servicios con calidad;
- Mejora en la competitividad en el mercado de Organismos de Tránsito y la confiabilidad de los usuarios

Alcance de la norma NTC ISO 9001



Dentro de los plazos que se fijarán en el presente documento, la obtención de la norma **ISO 9001:2008** y por ende el estándar de calidad requerido en el desarrollo de tareas por la Concesión, basada en un esquema de trabajo de procesos y procedimientos tal cual lo patentiza la norma precitada y que en la mayoría de los casos ha servido de soporte para la consolidación de esta cultura en las organizaciones que han optado por ella y como motor de mejoramiento continuo en aras de sostener la Certificación.

Macroproceso





12.12. INDICADORES DE GESTIÓN:

La formulación explícita de INDICADORES DE GESTIÓN determinada en la Ley para los nuevos esquemas concesionales corresponde a la necesidad, evidente y permanente, de controlar por parte del Concedente el desempeño y cumplimiento de los principios de EFICIENCIA y EFICACIA que deben primar en la gestión pública, en tal sentido desarrollaremos lo inherente a estos indicadores y su incidencia en la Concesión propuesta.

¿QUE ES UN INDICADOR? Un INDICADOR es una expresión cualitativa o cuantitativa observable, que permite describir características, comportamientos o fenómenos de la realidad a través de la evolución de una variable o el establecimiento de una relación entre variables, la que comparada con periodos anteriores o bien frente a una meta o compromiso, permite evaluar el desempeño y su evolución en el tiempo.

Los indicadores sirven para establecer y validar el logro y el cumplimiento de la misión, objetivos, metas, programas o políticas de un determinado proceso o estrategia. Por su parte la información es un conjunto organizado de datos que, al ser procesados, pueden mostrar un fenómeno y dan sentido a una situación en particular.

Los indicadores, en el presente caso, deben permitir la relación de principios como la EFICACIA entendida

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 118 de 139	

como la *Extensión en la que se realizan las actividades planificadas y se alcanzan los resultados planificados* y la EFICIENCIA definida como la *Relación entre el resultado alcanzado y los recursos utilizados*. La aplicación de los Indicadores así vista se asocia con el concepto de eficiencia y por lo tanto, con el de productividad, se orienta a la mejor situación posible, con los recursos disponibles.

CARACTERÍSTICAS DE LOS INDICADORES: Los indicadores deben cumplir con unos requisitos y elementos para poder apoyar la gestión en el cumplimiento de los objetivos institucionales. Las características más relevantes son las siguientes:

- Oportunidad: Deben permitir obtener información en tiempo real, de forma adecuada y oportuna, medir con un grado aceptable de precisión los resultados alcanzados y los desfases con respecto a los objetivos propuestos, que permitan la toma de decisiones para corregir y reorientar la gestión antes de que las consecuencias afecten significativamente los resultados o estos sean irreversibles;
- Excluyentes: cada indicador evalúa un aspecto específico único de la realidad, una dimensión particular de la gestión. Si bien la realidad en la que se actúa es multidimensional, un indicador puede considerar alguna de tales dimensiones (económica, social, cultural, política u otras), pero no puede abarcarlas todas;
- Prácticos: Que se facilite su recolección y procesamiento;
- Claros: Ser comprensible tanto para quienes lo desarrollen como para quienes lo estudien o lo tomen como referencia. Por tanto, un indicador complejo o de difícil interpretación que sólo lo entienden quienes lo construyen debe ser replanteado;
- Explícitos: Definir de manera clara las variables con respecto a las cuales se analizará para evitar interpretaciones ambiguas;
- Sensibles: Reflejar el cambio de la variable en el tiempo;
- Transparente/Verificable: Su cálculo debe estar adecuadamente soportado y ser documentado para su seguimiento y trazabilidad.
- Deben ser Puntuales
- Sus resultados deben ser Acumulados para facilitar acciones
 - De control
 - De alarma
 - De planeación
 - De eficacia
- Para permitir medir los efectos sobre la eficiencia deben ser
 - Temporales
 - Permanentes
- Deben encaminarse a Objetivos Estratégicos; Tácticos y Operativos
- El resultado: Puede ser un punto fijo o una zona Puede ser estable o variable

Para el sector Público la escala de la medición a través de indicadores cobra una mayor importancia, dado que las entidades públicas por su complejidad, diversidad de productos y/o servicios que ofrecen, diversidad de usuarios, entre otros aspectos, requieren determinar con mayor precisión el nivel de su desempeño. De este modo, algunos de los beneficios para las entidades son los siguientes:

- La satisfacción del cliente: La identificación de las prioridades del cliente para una organización marca la pauta para el cumplimiento de los objetivos institucionales, en la medida en que se logre monitorear a través de los indicadores la satisfacción del cliente, permitiendo el logro de los resultados deseados;



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04

Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 119 de 139



- Seguimiento del proceso: El mejoramiento continuo sólo es posible si se hace un seguimiento exhaustivo a cada eslabón de la cadena que conforma el proceso. Las mediciones son las herramientas básicas no sólo para detectar las oportunidades de mejora, sino además para implementar las acciones;
- Gerencia del cambio: Un adecuado sistema de medición les permite a las personas conocer su aporte en las metas organizacionales y cuáles son los resultados que soportan la afirmación de que lo está realizando bien;

Para la clasificación de indicadores, es necesario precisar que, desde diferentes metodologías, se plantean diversas clasificaciones, que para el caso se formulara una clasificación basada en las dimensiones de eficiencia, eficacia, calidad y economía, en el entendido que dichas valoraciones tienen una interrelación con las actividades que se desarrollan a partir del modelo de operación por procesos, los cuales soportan toda la operación de la entidad pública. La clasificación planteada busca responder preguntas como:

(...) ¿en qué medida se cumplieron los objetivos?, ¿cuál es el nivel de satisfacción de la calidad percibida por los usuarios?, ¿cuán oportunamente llegó el servicio? Lo que se busca evaluar con las dimensiones de eficiencia, eficacia, economía y calidad es cuán aceptable ha sido y es el desempeño del organismo público, cuya respuesta sirve para mejorar cursos de acción y mejorar la gestión, informar a los diferentes grupos de interés y tener una base sobre la cual asignar el presupuesto.

12.13. DISEÑO DE INDICADORES Los Indicadores deben ser sencillos, objetivos y de fácil manejo. Se deben adecuar a las necesidades de la organización. Los indicadores deben estar ligados a la evaluación sistemática de resultados propendiendo por la **EFICACIA** al ser relacionados con aspectos externos (cliente); alcanzando o no resultados a través del Manejo de diferentes variables. Igualmente, buscan aumentar la **EFICIENCIA** al ser relacionados con aspectos internos, mostrando si las tareas son mejores o peores que otras (relativos).

Finalmente, serán dados en unidades producidas por recursos utilizados con respecto a lo esperado orientándolos al manejo de los parámetros de los procesos, por intermedio del manejo de la misma variable

12.14. ELEMENTOS PARA EL DISEÑO DE INDICADORES DE GESTIÓN

1. Nombre
2. Procedimiento de cálculo
3. Unidad
4. Sentido
5. Fuente de información
6. Frecuencia de la toma de datos
7. Valor de actualidad (capacidad)
8. Valor de potencialidad
9. Meta
10. Frecuencia de análisis
11. Responsable del análisis

Conforme a lo anteriormente expuesto, para la Concesión que se entregue como resultado del proceso licitatorio se solicita, como mínimo, la utilización de los siguientes indicadores de gestión, bajo los parámetros y requerimientos que igualmente se incluyen, así:

Información operacional: Son los datos sobre las actividades de las distintas unidades y programas de la institución (cantidad de productos, tiempo, clientes, prestaciones, etc.). Al igual que la información contable, debería ser obtenida directamente de los sistemas de información de la institución.

Información de resultados: Este tipo de información es la más relevante en la evaluación de la gestión y requiere de la creación y operación de nuevos sistemas de seguimiento y recopilación, tales como encuestas, mediciones en terreno, elaboración de informes, etc.

Metodología para establecer los indicadores de Gestión

- **Contar con Objetivos y Planes:** Es fundamental contar con objetivos claros, precisos, cuantificados y tener establecida la o las estrategias que se emplearan para lograr los objetivos. Ellos nos dan el punto de llegada, las características del resultado que se espera.
- **Identificar Factores críticos de éxito:** Se entiende por factor crítico de éxito aquel aspecto que es necesario mantener bajo control, para lograr el éxito de la gestión, el proceso o la labor que se pretende adelantar. Estos factores críticos de éxito nos permiten realizar.
- **Establecer Indicadores para cada Factor Crítico:** Después de identificar los factores críticos de éxito asociados a la eficiencia, eficacia, productividad, etc. Es necesario establecer un indicador que permitan realizar el monitoreo antes del proyecto, durante éste y después de la ejecución del proceso respectivo. Se debe tener establecido la capacidad de Gestión y los recursos disponibles para el desarrollo de la actividad.



Determinación Estado, Umbral, y Rango de Gestión:

En general, para facilitar la evaluación de los Indicadores de Gestión y el seguimiento de su evolución se han creado unos factores que determinan su comportamiento y que a continuación se enumeran, así:

- ✓ **Estado o Estatus:** Corresponde al valor inicial del indicador. Cuando no existe la información necesaria para calcular el valor inicial o actual es usual utilizar el símbolo NA.
- ✓ **Umbral:** Se refiere al valor del indicador que se requiere lograr o mantener.
- ✓ **Rango de Gestión:** Designa el espacio comprendido entre los valores mínimos y máximos que el indicador puede tomar. Se debe establecer para cada indicador un rango de comportamiento que permita hacerle el seguimiento.

Para el contrato que se desprenda del proceso licitatorio en curso los valores que aplicarán para los anteriores factores como la periodicidad sobre la cual se evaluarán los indicadores de gestión se manejarán los siguientes:

ESTATUS	UMBRAL	MÍNIMO	ACEPTAB	SATISFACT	MÁXIMO
0	0.	0.	0.	0.	1.
	7	5	6	7	0
	5	7	5	5	

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI <small>Sistema de Gestión Integrada</small>
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 121 de 139	

Respecto de la periodicidad con que deberán ser evaluados los Indicadores de Gestión, entre el Concesionario y la Interventoría del contrato respectivo, será **TRIMESTRAL**, en los meses calendario siguientes al cumplimiento del Trimestre, o sea, **ABRIL; JULIO; OCTUBRE y ENERO**, para el trimestre que acaba de cumplir y en enero para el acumulado del año. En la evaluación anual se excluyen los indicadores correspondientes a estados financieros y contables que se deberán efectuar en el mes de ABRIL de cada año. Para la primera evaluación se contarán los meses que correspondan conforme al trimestre en que inicie la Concesión.

Los valores que se obtengan para cada uno de los indicadores propuestos en su primera medición pasaran, automáticamente, a convertirse en el **ESTATUS** a partir del cual se iniciara el proceso de evaluación en los siguientes trimestres, valor que deberá ser ajustado en función de los siguientes resultados alcanzados.

Los Indicadores, mínimos que se deberán emplear, conforme a las áreas funcionales de la Concesión son los siguientes:



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

**Código:
F-220-04**



Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 122 de 139

Item	Nombre del Indicador	Identificador	Concepto de Medición	Normatividad Especifica Aplicable	Frecuencia Máxima de Medición	Unidad de Medición	Método de Medida	Valor de Aceptación	Tiempo Máximo de Corrección
1	Servicios Registro Nacional Automotor	01	Cantidad Trámites RNA Producidos / Cantidad Trámites Totales RNA Solicitados	Ley 769 de 2002	MENSUAL	Trámites atendidos	La Interventoría controlará la cantidad de trámites solicitados por área operativa y la cantidad de estos que EFFECTIVAMENTE se entregan como terminados a los usuarios.	90% Como Terminados entregados a los usuarios	10 días calendario
2	Servicios Registro Nacional Conductores	02	Cantidad Trámites RNC Producidos / Cantidad Trámites Totales RNC Solicitados	Ley 769 de 2002	MENSUAL	Trámites atendidos	La Interventoría controlará la cantidad de trámites solicitados por área operativa y la cantidad de estos que EFFECTIVAMENTE se entregan como terminados a los usuarios.	90% Como Terminados entregados a los usuarios	10 días calendario
3	Eficiencia Servicio de Grúa	03	Cantidad Servicios Grúa Efectivos / Cantidad Servicios Totales Grúa Solicitados	Ley 769 de 2002	MENSUAL	Servicios atendidos	La Interventoría controlará la cantidad de Servicios solicitados por la dependencia de control y la cantidad de estos que EFFECTIVAMENTE se prestaron a la Autoridad de Tránsito para el desarrollo de sus labores.	80% Como Servicios Efectivos	10 días calendario
4	Tiempo Respuesta Servicio de Grúa	04	Cantidad Servicios Grúas Prestados Dentro Tiempo Límite / Cantidad Total Servicios Grúa Solicitados	Ley 769 de 2002	MENSUAL	Servicios atendidos	La Interventoría controlará la cantidad de Servicios de Grúa solicitados por dependencia de control y la cantidad de estos que EFFECTIVAMENTE se prestaron dentro del tiempo límite establecido para tal fin.	90% Como prestados dentro del tiempo límite	15 días calendario
5	Permanencia En Patio	05	Cantidad Días de Patio Liquidados Vehículos en Patio/ Cantidad Días Calendario Mes	Ley 769 de 2002	MENSUAL	Días Promedio de Permanencia en el Patio	La Interventoría controlará la cantidad de días facturados a los rodantes en Patio y la cantidad de días calendario del mes para obtener la presencia promedio en el Patio.	365 días	N/A
6	Eficacia Proceso Contravencional Foto Multas	06	Cantidad Multas En Firme Pruebas Obtenidas con SAST / Cantidad Total Multas con Pruebas Aportadas	Ley 769 de 2002	MENSUAL	Multas En Firme	La Interventoría controlará la cantidad de total de Multas al CNT que se aporten con Pruebas obtenidas SAST y la cantidad de estas que EFFECTIVAMENTE queden en firme para proceder a su cobro.	50% Como Multas en Firme	30 días calendario
7	Eficiencia Foto Multas	07	Cantidad Multas En Firme Pruebas SAST Equipos Fijos y/o Móviles / Cantidad Total Tiempo Disponible SAST Equipos Fijos y/o Móviles	Ley 769 de 2002	MENSUAL	Multas en Firme	El Concesionario y/o la Interventoría controlarán la cantidad de Multas en Firme provenientes de las ayudas tecnológicas Fijas y la cantidad de tiempo que estuvieron disponibles.	50 minutos	30 días calendario
8	Eficiencia Proceso Contravencional Foto Multas	08	Cantidad Multas Exoneradas Equipos SAST Fijos y/o Móviles / Cantidad Total Multas En Firme Equipos SAST Fijos y/o Móviles	Ley 769 de 2002	MENSUAL	Trámites atendidos	La Interventoría controlará la cantidad de Multas Exoneradas respecto la cantidad de estas que EFFECTIVAMENTE quedaron en firme.	5% como Multas Exoneradas	30 días calendario



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

**Código:
F-220-04**



Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 123 de 139

Nombre del Indicador	Identificador	Concepto de Medición	Normatividad Específica Aplicable	Frecuencia Máxima de Medición	Unidad de Medición	Método de Medida	Valor de Aceptación	Tiempo Máximo de Corrección
Calidad Trámites R N A	09	Cantidad Total Reclamaciones Presentadas Trámites RNA / Cantidad Total Trámites RNA Finitizados	Ley 769 de 2002	MENSUAL	Reclamaciones Presentadas	La Interventoría controlará la cantidad de Reclamaciones Presentadas sobre trámites Finitizados del RNA.	7.5% Como Reclamaciones Presentadas	15 días calendario
Calidad Trámites R N C	010	Cantidad Total Reclamaciones Presentadas Trámites RNC / Cantidad Total Trámites RNC Finitizados	Ley 769 de 2002	MENSUAL	Reclamaciones Presentadas	La Interventoría controlará la cantidad de Reclamaciones Presentadas sobre trámites Finitizados del RNC.	7.5% Como Reclamaciones Presentadas	15 días calendario
Calidad Multas R N I	011	Cantidad Total Presentada Reclamaciones Multas RNI / Cantidad Total Multas Incorporadas RNI	Ley 769 de 2002	MENSUAL	Reclamaciones Presentadas	La Interventoría controlará la cantidad de Reclamaciones Presentadas sobre trámites Finitizados del RNI.	12.5% Como Reclamaciones Presentadas	15 días calendario
Calidad Servicio de Grúa	012	Cantidad Total Presentada Reclamaciones Servicio de Grúa / Cantidad Total Servicio de Grúa Prestados	Ley 769 de 2002	MENSUAL	Reclamaciones Presentadas	La Interventoría controlará la cantidad de Reclamaciones Presentadas sobre Servicios Prestados de Grúa.	7.5% Como Reclamaciones Presentadas	15 días calendario
Calidad Servicio de Patio	013	Cantidad Total Presentada Reclamaciones Servicio de Patio / Cantidad Total Servicios de Patio Prestados	Ley 769 de 2002	MENSUAL	Reclamaciones Presentadas	La Interventoría controlará la cantidad de Reclamaciones Presentadas sobre servicios prestados de patio.	7.5% Como Reclamaciones Presentadas	15 días calendario
Reclamaciones Trámites R N A	014	Cantidad Aceptada Reclamaciones Trámites RNA / Cantidad Total Reclamaciones Trámites RNA	Ley 769 de 2002	MENSUAL	Reclamaciones Aceptadas	La Interventoría controlará la cantidad de Reclamaciones sobre trámites solicitados del RNA y la cantidad de estos que EFECTIVAMENTE se aceptan.	25% Como Reclamaciones Aceptadas	15 días calendario
Reclamaciones Trámites R N C	015	Cantidad Aceptada Reclamaciones Trámites RNC / Cantidad Total Reclamaciones Trámites RNC	Ley 769 de 2002	MENSUAL	Reclamaciones Aceptadas	La Interventoría controlará la cantidad de Reclamaciones sobre trámites solicitados del RNC y la cantidad de estos que EFECTIVAMENTE se aceptan.	25% Como Reclamaciones Aceptadas	15 días calendario
Reclamaciones Multas R N I	016	Cantidad Aceptada Reclamaciones Trámites RNI / Cantidad Total Reclamaciones Trámites RNI	Ley 769 de 2002	MENSUAL	Reclamaciones Aceptadas	La Interventoría controlará la cantidad de Reclamaciones sobre trámites solicitados del RNI y la cantidad de estos que EFECTIVAMENTE se aceptan.	50% Como Reclamaciones Aceptadas	15 días calendario



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

**Código:
F-220-04**

Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 124 de 139



Nombre del Indicador	Identificador	Concepto de Medición	Normatividad Especifica Aplicable	Frecuencia Máxima de Medición	Unidad de Medición	Método de Medida	Valor de Aceptación	Tiempo Máximo de Corrección
Reclamaciones Servicio de Grúa	017	Cantidad Aceptada Reclamaciones Servicio de Grúa / Cantidad Total Reclamaciones Servicio de Grúa	Ley 769 de 2002	MENSUAL	Reclamaciones Aceptadas	La Interventoría controlará la cantidad de reclamaciones solicitadas sobre los servicios de grúa prestados y la cantidad de estos que EFFECTIVAMENTE se aceptan a los usuarios.	25% Como Reclamaciones Aceptadas	15 días calendario
Reclamaciones Servicio de Patio	018	Cantidad Aceptada Reclamaciones Servicio de Patio / Cantidad Total Reclamaciones Servicio de Patio	Ley 769 de 2002	MENSUAL	Reclamaciones Aceptadas	La Interventoría controlará la cantidad de reclamaciones solicitadas sobre los servicios de Patio prestados y la cantidad de estos que EFFECTIVAMENTE se aceptan a los usuarios.	25% Como Reclamaciones Aceptadas	15 días calendario
Eficiencia Gestión Cobro	019	Cantidad Procesos de Cobro Coactivo Por Multas Abiertos / Cantidad Total Multas por Contravención al	Ley 1006 de 2006	MENSUAL	Procesos Cobro Coactivo Abiertos	La Interventoría controlará la cantidad de Proceso de Cobro Coactivo Abiertos respecto de la cantidad de Comparendos por contravención la CNT en cartera.	75% Como Procesos Abiertos	30 días calendario
Productividad Gestión de Cobro	020	Cantidad Proceso de Cobro Coactivo con Mandamiento de Pago / Cantidad Total Proceso de Cobro Coactivo	Ley 1006 de 2006	MENSUAL	Procesos Con Mandamiento de Pago	La Interventoría controlará la cantidad de Procesos de Cobro Coactivo con Mandamiento de Pago Respecto de la cantidad de Procesos de Cobro Coactivo Abiertos.	66% Como Procesos de Cobro Coactivo con Mandamiento de Pago	30 días calendario
Eficacia Gestión de Cobro	021	Cantidad Total de Procesos de Cobro Coactivo Terminados Por Pago / Cantidad Total Procesos de	Ley 1006 de 2006	MENSUAL	Procesos por Cobro Coactivo Terminados por Pago	La Interventoría controlará la cantidad total de Procesos de Cobro Coactivo Abiertos y la cantidad de estos que EFFECTIVAMENTE se terminaron por pago de los usuarios.	33% Como Procesos terminados por pago por parte de los usuarios	30 días calendario
Efectividad Gestión de Cobro	022	Cantidad Total Procesos Cobro Coactivo Terminados por Remate / Cantidad Total Procesos Cobro	Ley 1006 de 2006	MENSUAL	Procesos por Cobro Coactivo Terminados por Remate	La Interventoría controlará la cantidad total de Procesos de Cobro Coactivo Abiertos y la cantidad de estos que EFFECTIVAMENTE se terminaron por remate de bienes de los usuarios.	15% Como Procesos Terminados por Remate de Bienes de los Usuarios	30 días calendario
Inconsistencias Proceso de Cobro	023	Cantidad Total de Procesos Cobro Coactivo Terminados Por Excepción / Cantidad Total Procesos	Ley 1006 de 2006	MENSUAL	Procesos Por Cobro Coactivo Terminados Por Excepción	La Interventoría controlará la cantidad total de Procesos de Cobro Coactivo Abiertos y la cantidad de estos que EFFECTIVAMENTE se terminaron por excepción presentada por los usuarios.	7.5% Como Reclamaciones Aceptadas	30 días calendario
Eficacia Proceso Contravencional Diferente a Foto Multas	024	Cantidad Multas Diferentes a las Obtenidas con Pruebas SAST En Firme / Cantidad Total Multas Diferentes Aportadas	Ley 769 de 2002	MENSUAL	Multas En Firme	La Interventoría controlará y registrará la cantidad de total de Multas al CNT diferentes a las que se aporten por la operatividad de las SAST y la cantidad de estas que EFFECTIVAMENTE queden en firme para proceder a su cobro.	50% Como Multas en Firme	30 días calendario



Nombre del Indicador	Identificador	Concepto de Medición	Normatividad Especifica Aplicable	Frecuencia Máxima de Medición	Unidad de Medición	Método de Medida	Valor de Aceptación	Tiempo Máximo de Corrección
Productividad Equipos SAST Fijos y Moviles	O25	Cantidad Multas Mediante SAST Fijas y Moviles / Cantidad Total Multas por Contravención al CNT	Ley 769 de 2002	MENSUAL	Multas En Firme	La Interventoría controlará y registrará la cantidad de total de Multas al CNT aportadas a través de las Ayudas Tecologicas Fijas y Moviles y la cantidad total de estas impuestas en general por el Organismo de Tránsito.	50% Como Multas del total impuestas a través de las ayudas tecnológicas	30 días calendario
Disponibilidad Equipos SAST Fijos	E1	Tiempo Total de Disponibilidad Certificado / Tiempo Total Factible de Operación		MENSUAL	Equipos Fijos Detección	Los equipos de Detección Fijos permanecen disponibles el 98.0% del tiempo de operación (7 Días Disponibles 18 horas X día) de acuerdo con el reporte de disponibilidad elaborado por el CONCESIONARIO y verificado por la Interventoría.	Los Equipos Fijos de Detección deben contar con una disponibilidad mínima del 98%	1 semana
Disponibilidad Equipos SAST Moviles	E2	Tiempo Total de Disponibilidad Certificado / Tiempo Total Factible de Operación		MENSUAL	Equipos Moviles Detección	Los Equipos Moviles de Detección permanece disponible el 98.0% del tiempo de operación (7 días de la semana x 10 horas) de acuerdo con el reporte de disponibilidad elaborado por una firma independiente.	Los Equipos Moviles de detección deben contar con una disponibilidad mínima del 98%	1 semana
Disponibilidad Software Misional	E3	Tiempo Total de Disponibilidad Certificado / Tiempo Total Factible de Operación		MENSUAL	Software Misional	El Software Misional permanece disponible el 99.0% del tiempo de operación (7 días de la semana x 18 horas) de acuerdo con el reporte de disponibilidad elaborado por el CONCESIONARIO Y verificado por la Interventoría.	El Software Misional debe contar con una disponibilidad mínima del 99%	1 semana
Disponibilidad Hardware Operativo	E4	Tiempo Total de Disponibilidad Certificado / Tiempo Total Factible de Operación		MENSUAL	Hardware Operativo	El Hardware Operativo permanece disponible el 98.0% del tiempo de operación (5 días de la semana x 9 horas) de acuerdo con el reporte de disponibilidad elaborado por una firma independiente.	El Hardware Operativo debe contar con una disponibilidad mínima del 98%	1 semana
Disponibilidad de SAST	E5	Cantidad de Mantenimientos Realizados / Días Totales del Mes		MENSUAL	Equipos Fijos SAST	Los equipos de Detección Fijos requieren mantenimiento de acuerdo a su propia condición y sus manuales por parte del CONCESIONARIO y su relación con el número de días del mes para verificar su cumplimiento.	Los Equipos Fijos de Detección deben contar con un mínimo de 4 mantenimientos al mes	1 semana



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04



Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 126 de 139

Nombre del Indicador	Identificador	Concepto de Medición	Normatividad Especifica Aplicable	Frecuencia Máxima de Medición	Unidad de Medición	Método de Medida	Valor de Aceptación	Tiempo Máximo de Corrección
Reparación Equipos SAST Móviles y Fijos	E6	Tiempo Total Reparaciones Equipos de Detección / Tiempo Total Disponible Operación Equipos de Detección		MENSUAL	Equipos Fijos Detección	Los Equipos de Detección Fijos y Móviles permanece disponible el 98.0% del tiempo de operación (7 días de la semana x 18 horas) de acuerdo con ello el CONCESIONARIO debe minimizar el tiempo de daños y respuesta en reparaciones para mantener la disponibilidad requerida.	Los Equipos Fijos de Detección deben contar con un tiempo máximo de reparación del 2%	1 semana
Reparación Hardware	E7	Tiempo Total de Reparaciones Hardware Operativo / Tiempo Total Disponible Hardware Operativo		MENSUAL	Hardware Operativo	El Hardware Operativo permanece disponible el 98.0% del tiempo de operación (7 días de la semana x 24 horas) de acuerdo con ello el CONCESIONARIO debe minimizar el tiempo de daños y respuesta en reparaciones para mantener la disponibilidad requerida.	El Hardware Operativo debe contar con un tiempo máximo de reparación del 2%	1 semana

De esta manera, se cubren, como mínimo, las tres (3) áreas funcionales de la Concesión y se asegura un seguimiento continuo y permanente a su funcionamiento, el cual se deberá complementar a través de los indicadores presentados para aspectos específicos de su propuesta por el oferente adjudicatario y que sean validados por la Interventoría del Contrato y el Concedente.



Corresponderá al Concesionario seleccionado en conjunto con la Interventoría de la Concesión determinar cuáles de los anteriores indicadores aplican en la ejecución o adicionar los que consideren convenientes para mantener un modelo de mejoramiento continuo en las operaciones concesionadas

12.15. OBLIGACIONES CONTINGENTES:

Para determinar si en el futuro contrato a suscribir existirán o no las obligaciones contingentes y cuál será el, eventual, mecanismo a utilizar para lograr cubrir el monto que demanden estas, obligaciones, a continuación, se realizará el estudio legal del origen y tratamiento de estas para determinar su existencia o desvinculación de la Concesión propuesta.

Conforme con lo dispuesto por el parágrafo del artículo 1º de la Ley 448 de 1998 "Por medio de la cual se adoptan medidas en relación con el manejo de las obligaciones contingentes de las entidades estatales y se dictan otras disposiciones en materia de endeudamiento público", reglamentada por el Decreto 423 de 2001, se entienden por Obligaciones Contingentes "las obligaciones pecuniarias sometidas a condición", es decir, aquellas obligaciones en virtud de las cuales una entidad debe pagar una suma de dinero a un tercero por la ocurrencia de un evento futuro e incierto.

Con base en el marco normativo establecido en la Ley 819 de 2003 "Por el cual se dictan normas de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones", se depuró el concepto de la Ley 448 de 1998 definiendo y clasificando las Obligaciones Contingentes.

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 127 de 139	

Por lo general, en los contratos administrativos, la circunstancia de generar este tipo de compromisos, se ocasiona en el hecho que el pacto de garantías implique directamente la existencia de una Obligación Contingente; más aún, siempre que una entidad territorial pacte contractualmente de manera explícita o implícita el pago de una suma de dinero a favor de un tercero en un contrato administrativo sujeto al cumplimiento de condiciones previamente definidas, se estará dando paso a la asunción de una Obligación Contingente.

De acuerdo con el artículo 7° de la Ley 1150 de 2007, el Gobierno Nacional señalará los criterios que seguirán las entidades para la existencia de garantías, las clases y niveles de amparo de los riesgos de los contratos, así como los casos en que, por las características y complejidad del contrato a celebrar, la garantía pueda ser dividida teniendo en cuenta las etapas o riesgos relativos a la ejecución del respectivo contrato.



Para la definición de los contratos administrativos, la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007 serán el marco normativo que considerar, a menos que otra disposición legal de igual o superior jerarquía disponga lo contrario.

Con base en la clasificación contractual que presenta la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007, la propensión a generar obligaciones contingentes en el desarrollo de Contratos de Concesión para servicios públicos es factible y de impacto representativo por lo cual se analiza en adelante.

Conforme a esta definición y análisis y bajo la óptica que el contrato a originarse es de CONCESIÓN y corresponde a un servicio público se tratará el concepto de Obligaciones Contingentes en el presente documento, relacionándola con los rubros del Debido Cobrar o Cuentas por Cobrar correspondientes al **valor acumulado al finalizar el contrato** de dos (2) de los conceptos que involucra la Concesión como son a saber:
i) Cartera por Multas por Infracciones al Código Nacional de Tránsito.

Iniciemos determinando el posible efecto que tienen las labores anteriores en el contexto de la Concesión, así:

1. También aminora el riesgo el hecho que el Concesionario preste un apoyo, irrestricto, al Concedente para adelantar los cobros coactivos bajo la figura de personal profesional; asistencial y auxiliar; plataformas especializadas de software y hardware y pago de gastos del proceso como publicaciones; correos; papelería e insumos y curadores ad litem, entre otros y en lo correspondiente a los montos reembolsables por concepto de costas se reintegren al Concesionario cuando la entidad oficial recupera su valor, en los términos previstos en la Ley.
2. Ahora bien, en condiciones normales, dichos costos se involucran en el flujo de gastos y costos de la concesión y su estado contable de ganancias y pérdidas siendo, por ende, financiados, asumidos y amortizados con el flujo de ingresos de la Concesión y como tal no se constituyen en egresos extraordinarios no previstos en el Flujo normal u ordinario ejecutado por el Contratista.
3. Por otra parte, las Entidades, al momento de establecer los requerimientos técnicos en cuanto a estos servicios promedian, como es nuestro caso, un área de patio y su infraestructura operativa donde se puedan depositar tanto los vehículos que corresponden al concepto definido en el numeral 2 como los que corresponden al 3 del presente aparte por lo que la totalidad de oferentes y el concesionario seleccionado deberán, en un contexto normal, haber incluido la totalidad de estos costos en su presupuesto de gastos y su financiación con los ingresos generados por la concesión, sin que sus utilidades proyectadas se vean mermadas con ocasión de asumir el cumplimiento de estas obligaciones o que estas nazcan dentro de la

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 128 de 139	

ejecución del contrato de manera imprevista y no planeada y como tal afecten de alguna manera sus previsiones.

4. Así mismo; en lo referente a la gestión por concepto de Ordenes de Comparendo la situación hace que los recursos requeridos sean significativos en cuanto a plataformas para el procesamiento de la información, hardware para el mismo propósito y personal profesional; auxiliar y asistencial para los cobros persuasivo y de apoyo al coactivo, como lo insumos respectivos se encuentran en idéntica condición a lo expresado en el concepto anterior y como tal su asunción por parte del Concesionario no constituye erogación imprevista o no planeada sino parte de las actividades normales de la Concesión y lo inherente al reembolso de gastos, cuando haya lugar, también resulta procedente, minimizando de esta forma el impacto que sobre utilidades proyectadas por el Concesionario se pueda presentar:
5. Finalmente, el nacimiento de la obligación de apoyo en el cobro coactivo y la realización del cobro persuasivo en los dos (2) conceptos precitados son parte del ejercicio normal de la Concesión y son solicitadas desde el pliego de condiciones y como tal no son aleatorias a ninguna nueva situación que surja en el desarrollo del futuro contrato y durante la ejecución del compromisos contractual el Concesionario en el porcentaje de participación pactado percibe los ingresos correspondientes a la gestión individual realizada por él en cuanto a cobro persuasivo y conjunta con el concedente en lo relacionado con el cobro coactivo, fortaleciendo de esta manera el total de ingresos percibidos en la ejecución del contrato.

De esta manera, y en el entendido que los costos y gastos realizados por el Concesionario seleccionado para ejecutar el contrato serán, debidamente, satisfechos y financiados por el flujo de ingresos de la Concesión y su expectativa de remuneración por la utilidad alcanzada y los indicadores financieros obtenidos, no existirá al finalizar la ejecución del contrato administrativo la posibilidad que pueda argumentarse que tales costos y gastos han afectado su expectativa de utilidad y como tal deban ser reconocidos, en parte o en todo para satisfacerla y de allí no se pueda prever que estos montos deban ser tratados como **OBLIGACIÓN CONTINGENTE**, sujeta a alguna condición para su pago.

Lo anteriormente expresado se incluirá en el Pliego de Condiciones definitivo y se detallara dentro de la asignación de riesgos del proceso respectivo incluyendo la renuncia a reclamar dichos emolumentos, que, en el contexto antes descrito, no darán lugar a pago alguno al finalizar el Contrato respectivo, como se ha demandado ante la Jurisdicción en diversas ocasiones en contratos de similar naturaleza.



Por lo arriba expuesto no se prevé que en el contrato derivado del presente proceso de contratación vayan a existir **OBLIGACIONES CONTINGENTES** para las cuales la Administración Concedente deba tomar las previsiones legales del caso en los términos fijados por la Ley.

12.16. ANALISIS DE AMENAZAS Y VULNERABILIDAD:

En el contexto general del presente estudio este tema se relaciona con determinar las amenazas y vulnerabilidades del proyecto ante circunstancias específicas que pongan en riesgo su continuidad y desarrollo en cualquier momento.

De manera particular también deberá ser abordado por el contratista seleccionado lo relacionado con la **SEGURIDAD INFORMATICA**, entendida como uno de los pilares básicos en que se soportará el futuro desarrollo del proyecto.

Para los fines pertinentes una **AMENAZA** es la posibilidad de ocurrencia de cualquier tipo de evento o acción que puede producir un daño (material o inmaterial) sobre los elementos de un sistema y una **VULNERABILIDAD** es la capacidad, las condiciones y características del sistema mismo (incluyendo la parte encargada de su

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 129 de 139	

manejo), que lo hace susceptible a amenazas, con el resultado de sufrir algún daño. En otras palabras, es la capacidad y posibilidad de un sistema de responder o reaccionar a una amenaza o de recuperarse de un daño. A partir de estas definiciones y entendiendo el sistema como la Concesión en su totalidad se enfocarán los conceptos a presentar y su desarrollo dentro del presente estudio y su tratamiento posterior en el contrato que llegare a desarrollarse como resultado de este.

Inicialmente, como parte de la metodología se identificarán los factores de donde pueden provenir los hechos o circunstancias que pueden considerarse como Amenazas y/o Vulnerabilidades a la operación de la futura concesión.

Las Amenazas, generalmente, se identifican y distinguen como originadas y provenientes de tres (3) grupos de circunstancias divididas de la siguiente manera:



- **Criminalidad:** Son todas las acciones, causadas por la intervención humana, que violan la Ley y que están penadas por esta;
- **Sucesos de origen físico:** Constituidos por todos aquellos eventos naturales y técnicos que pueden afectar el desarrollo del proyecto, al igual que todos los eventos indirectamente causados por la intervención humana, que tengan la misma consecuencia, más no sean resultado de acciones relacionadas con la criminalidad;
- **Negligencia y decisiones institucionales:** Son todas las acciones, decisiones u omisiones por parte de las personas que tienen poder e influencia sobre el proyecto. Al mismo tiempo son las amenazas menos predecibles porque están directamente relacionadas con el comportamiento humano de quienes conforman los estamentos institucionales involucrados en el desarrollo del futuro contrato.

Existen amenazas que difícilmente se dejan eliminar y por eso es la tarea de la gestión de riesgo el preverlas e implementar medidas de protección para evitar o minimizar los daños en caso de que se realice una amenaza.

Las vulnerabilidades están en directa interrelación con las amenazas porque si no existe una amenaza, tampoco existe la vulnerabilidad o no tiene importancia, porque no se puede ocasionar un daño.

Dependiendo del contexto de la institución, se pueden agrupar las vulnerabilidades en grupos característicos: **Ambiental, Física, Económica, Social, Educativa, Institucional y Política**, las cuales resultan íntimamente ligadas con las circunstancias desde donde se ocasionan las amenazas y como tal deben ser tratadas conjuntamente, lo cual se logra a través de un estudio de riesgos y vulnerabilidades que ayuda a identificar y evaluar riesgos operativos, prestando especial atención tanto a los activos físicos como a los lógicos de las organizaciones. El estudio puede incluir una inspección de sus instalaciones y de las disciplinas de negocio y de manejo de información vigentes, así como la seguridad de los elementos lógicos y físicos.

Para dar tratamiento a las Amenazas y Vulnerabilidades, una vez determinadas, la metodología recomienda efectuar un análisis de Riesgo, como el primer paso en la Gestión de Riesgo, siendo el propósito determinar los componentes de un sistema que requieren protección, las vulnerabilidades que los debilitan y las amenazas que lo ponen en peligro, con el fin de valorar su grado de riesgo. Este proceso se adelantará, de manera general, entendiendo, que el Concesionario seleccionado, dentro de los plazos fijados en el presente documento, deberá efectuar el análisis puntual y específico frente a las condiciones en que opere y funcione la futura Concesión

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 130 de 139	

ampliando el alcance de lo aquí determinado para llegar a los términos definitivos y a las acciones de prevención y/o restablecimiento necesarias para conjurar y/o minimizar sus efectos; siendo el primero de estos tópicos la Clasificación y Flujo de Información que tiene el propósito de garantizar la protección de datos (personales) y significa definir, dependiendo del tipo o grupo de personas internas y externas, los diferentes niveles de autorización de acceso a los datos e informaciones.

Considerando el alcance de la misión institucional encomendada a la Concesión, se tendrán que definir los niveles de clasificación como, por ejemplo: confidencial, privado, sensitivo y público. Cada nivel definirá por lo menos el tipo de persona que tiene derecho de acceder a los datos, el grado y mecanismo de autenticación.

Una vez clasificada la información, se deberán de verificar los diferentes flujos existentes de información internos y externos, para saber quiénes tienen acceso a qué información y datos.

Clasificar los datos y analizar el flujo de la información a nivel interno y externo es importante, porque ambas cosas influyen directamente en el resultado del análisis de riesgo y las consecuentes medidas de protección. Porque solo si las partes involucradas en el contrato saben quiénes tienen acceso a qué datos y su respectiva clasificación, se podrá determinar el riesgo de los datos, al sufrir un daño causado por un acceso no autorizado.

Con respecto al Análisis de Riesgo propiamente dicho existen varios métodos de como valorar un riesgo, pero debemos tener en cuenta que todos tienen los mismos retos y dificultades especialmente el ocasionado por que las variables son difíciles de precisar y en su mayoría son estimaciones, por lo cual casi siempre se llegará a los mismos resultados y conclusiones.

Una de las maneras más utilizadas en la búsqueda la valoración del riesgo (derivada de las actividades de sistemas) es aquella basada en la fórmula matemática **Riesgo = Probabilidad de Amenaza x Magnitud de Daño**, que es plasmada en una gráfica de dos (2) dimensiones, en la cual, el eje-x (horizontal, abscisa) representa la "Probabilidad de Amenaza" y el eje-y (vertical, ordenada) la "Magnitud de Daño". **La Probabilidad de Amenaza y Magnitud de Daño pueden tomar condiciones entre Insignificante (1) y Alta (4)**, siendo estos valores de referencia, no fijos y que pueden ser adaptados y afinados a las necesidades propias, **llegando hasta seis (6) grados** como escala. En la práctica no es necesario asociar valores aritméticos a las condiciones de las variables, sin embargo, facilita el uso de herramientas técnicas como hojas de cálculo.

Por lo anterior en el proceso de análisis también es importante reconocer que cada riesgo tiene sus características, según se detalla a continuación:

- Son dinámicos y cambiantes como resultado de la Interacción de Amenazas y Vulnerabilidades.
- Son diferenciados y tienen diferentes caracteres, el cual se denomina Carácter de Vulnerabilidad.
- No siempre son percibidos de igual manera entre los miembros de una Organización lo que puede ocasionar que esto termine en resultados inadecuados y por tanto es importante que para elaborar la matriz correspondiente participen las personas especialistas de los diferentes elementos o áreas que integren el sistema.

De esta manera, al finalizar esta caracterización encontraremos una gráfica de la siguiente naturaleza:



ESTUDIOS PREVIOS

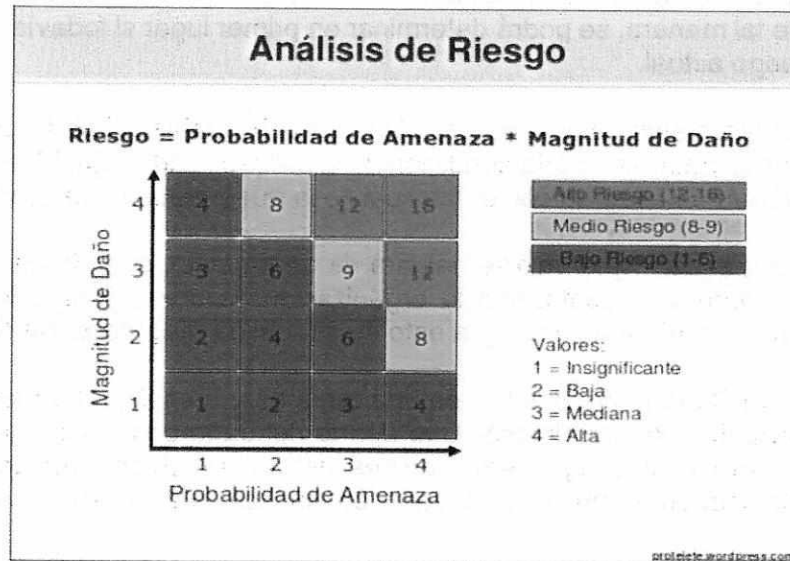
Código:
F-220-04



Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 131 de 139





La ventaja que representa la utilización de este modelo estriba en que no solo se puede aplicar a los diferentes elementos de manera aislada, sino también al sistema como una unidad en general, aunque utilizado como se explica en el primer caso, el resultado final será más preciso, pero también requiere más esfuerzo.

Como conclusión del uso de esta matriz encontramos que entre más alta se refleja la Probabilidad de Amenaza y Magnitud de Daño, más grande es el riesgo y el peligro de afectación al sistema o unidad sobre la que se realice, lo que implica que es necesario implementar medidas de protección.

El factor adicional que involucra para construir la matriz está definido como la Probabilidad de Amenaza, referida al hecho que existió un Ataque, cuando una amenaza se convirtió en realidad, es decir, cuando un evento se realizó. Pero el ataque no dice nada sobre el éxito del evento y sí o no, la infraestructura; los datos e informaciones fueron perjudicados respecto a su confidencialidad, integridad, disponibilidad y autenticidad. Por ello, para estimar la Probabilidad de Amenaza se formularán entre otras, las siguientes preguntas.

- **¿Cuál es el interés o la atracción por parte de individuos externos, de atacar una Organización?** Algunas razones pueden ser que está maneja información que contiene novedades o inventos, información comprometedoras o de índole legal para efectuar transacciones como es el caso de la naciente Concesión;
- **¿Cuáles son las vulnerabilidades de la Organización?** En este punto, es importante considerar todos los grupos de vulnerabilidades. También se recomienda, cuando el contrato este en marcha, incluir los expertos, especialistas de las diferentes áreas de trabajo para obtener una imagen más completa y detallada sobre la situación interna y el entorno;

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 132 de 139	

- **¿Cuántas veces se ha tratado de atacar a Organizaciones similares?** Ataques pasados sirven de punto de referencia para identificar una amenaza y si su ocurrencia es frecuente, más grande es la probabilidad que pase otra vez. En el momento que sean implementadas medidas de protección es importante llevar un registro, que muestre los casos cuando la medida tuvo respuesta positiva y cuando no, porque de tal manera, se podrá determinar en primer lugar si todavía existe la amenaza y segundo, cuál es su riesgo actual.

El contar con los anteriores elementos permitirá clasificar la Probabilidad de Amenaza. Sin embargo, para ello se tendrá que retomar la matriz con cada condición de la probabilidad (Baja, Mediana, Alta) y representar cada amenaza y vulnerabilidad de acuerdo con esta escala o la que propiamente se diseñe al respecto.

En la práctica, durante la ejecución del contrato se hablará de un Impacto, cuando un ataque exitoso perjudique las instalaciones y/o personas que conforman la organización; la confidencialidad, integridad, disponibilidad y autenticidad de los datos e informaciones, y a esto se denomina **Magnitud del Daño**.

Estimar la Magnitud de Daño generalmente es una tarea muy compleja. La manera más fácil es expresar el daño de manera cualitativa, lo que significa que aparte del daño económico, también se considerarán otros valores como daños materiales, imagen, emocionales, entre otros. Expresarlo de manera cuantitativa, es decir calcular todos los componentes en un solo daño económico, resulta en un ejercicio aún más complejo y extenso.



Aunque conozcamos bien el impacto de un ataque exitoso, sus consecuencias pueden ser múltiples, en la mayoría de las veces serán imprevisibles y dependerán mucho del contexto donde se manejará la información, por el carácter de Función Estatal que desarrollara la futura Concesión. Otro factor decisivo, respecto a las consecuencias, es también el entorno donde nos ubicamos, es decir cuáles son las Leyes y prácticas comunes, culturales que se aplican para sancionar el incumplimiento de las normas.

Un punto muy esencial en el análisis de las consecuencias es la diferenciación entre los dos propósitos de protección de la Seguridad Informática, la Seguridad de la infraestructura física y las personas que integran la Concesión, porque nos permite determinar, quien va a sufrir el daño de un impacto. En todo caso, todos los futuros comportamientos y decisiones deberán ser dirigidos por una conciencia responsable, de no causar daño a otros, aunque su realidad tenga consecuencias negativas.

Otras preguntas que podemos hacernos para identificar posibles consecuencias negativas causadas por un impacto son:

- **¿Existen condiciones de incumplimiento de confidencialidad (interna y externa)?** Esto normalmente es el caso cuando personas no-autorizados tienen acceso a información y conocimiento ajeno que pondrá en peligro nuestra misión.
- **¿Existen condiciones de incumplimiento de obligación jurídicas, contratos y convenios?** No cumplir con las normas legales fácilmente puede culminar en sanciones penales o económicas, que perjudican nuestra misión, existencia laboral y personal.
- **¿Cuál es el costo de recuperación?** No solo hay que considerar los recursos económicos, tiempo, materiales, sino también el posible daño de la imagen pública y emocional de los funcionarios.

Considerando todos los aspectos mencionados, se podrá clasificar la Magnitud del Daño. Sin embargo, otra vez, y en caso de requerirse ese procedimiento se tendrá que definir primero el significado de cada nivel de

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI <small>Sistema de Gestión Integrado</small>
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 133 de 139	

daño (Baja, Mediana, Alta). Las definiciones mostradas en la imagen anterior solo son un ejemplo aproximado, pero no necesariamente refleja la realidad y la opinión común y por tanto se recomienda que la Concesión defina sus propios niveles.

En resumen, evaluar la amenaza es "pronosticar" la ocurrencia de un fenómeno con base en: el estudio de su mecanismo generador, el monitoreo del sistema perturbador y/o el registro de eventos en el tiempo.

Un pronóstico puede ser a corto plazo, generalmente basado en la búsqueda e interpretación de señales o eventos premonitorios; a mediano plazo, basado en la información probabilística de parámetros indicadores, y a largo plazo, basado en la determinación del evento máximo probable en un período de tiempo que pueda relacionarse con la planificación del área potencialmente afectable.

Con base en esos elementos; factores y procedimientos en el presente documento se establecerán a un primer nivel los riesgos y vulnerabilidades a que estará sometida la Concesión como tal, a partir de su implementación, mientras la parte correspondiente a la integridad y seguridad de la información deberá ser establecida, en la etapa inicial de la Concesión y dentro de los lapsos aquí determinados, por el Concesionario seleccionado conforme lo indica la lógica de implementación.

Como desarrollo de la metodología propuesta se han estudiado y analizado una serie de eventos que podría acaecer en el desarrollo de la futura Concesión validando como **AMENAZA** la probabilidad que el evento se presente en función de la tarea efectuada, de otra parte se han validado en la Tabla denominada **VULNERABILIDAD** la magnitud del daño que se puede causar a las sedes de la Concesión; a su imagen o a su funcionamiento en general y hasta la posibilidad de terminación forzada y anticipada del contrato que se suscriba entre las partes.

Estas tablas se han clasificado en cuatro (4) niveles o intervalos con su respectiva puntuación para efectos de la construcción de la matriz final, denominándolos **INSIGNIFICANTE; BAJA; MEDIA Y ALTA**, con puntajes de **(1); (2); (3) y (4)** respectivamente que permiten su calificación final y alerta al respecto. A continuación, relacionamos las Tablas respectivas:



ESTUDIOS PREVIOS

**Código:
F-220-04**



Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 134 de 139

LICITACIÓN No DE 2021 - TABLA IMPACTOS

ITEM	DESCRIPCIÓN	PROBABILIDAD				OBSERVACIONES
		ALTA	MEDIA	BAJA	INSIGNIF	
1	ATAQUE POR TERCEROS A BASE DE DATOS Y ARCHIVOS MAGNETICOS DE IMÁGENES			X		En las concesiones que han funcionado y funcionan ha sido nula la presencia de este tipo de ataques
2	ATAQUE POR TERCEROS A ARCHIVOS DOCUMENTALES				X	En las concesiones que han funcionado y funcionan ha sido nula la presencia de este tipo de ataques
3	ATAQUE POR TERCEROS A SEDES - TERRORISMO				X	Aunque se presentan problemas derivados de bandas delictuales no existen antecedentes de ataques terroristas
4	RECHAZO CIUDADANO A SU FUNCIONAMIENTO			X		En las concesiones que han funcionado y funcionan no ha sido frecuente la presencia de este tipo de situaciones.
5	DESASTRES NATURALES - TERREMOTOS				X	No existen antecedentes de terremotos que hayan afectado al Municipio de manera leve o mayor.
6	DESASTRES NATURALES - INUNDACIONES			X		El Departamento del Valle del Cauca ha sido en Colombia el más propenso a sufrir inundaciones sin embargo, Tuluá no ha sido afectado en los últimos 20 años por eventos de importante magnitud al respecto.
7	DESASTRES PROVOCADOS - INCENDIOS			X		Los incendios, por causas no naturales, en el Valle del Cauca tienen una alta incidencia sin que Tuluá sea de los de mayor incidencia. Ello presenta como baja la posibilidad que ocurra un incidente de esta naturaleza
8	INFIDELIDAD DE EMPLEADOS	X				Este evento es frecuente en las Concesiones como resultado de delitos como concusión y cohecho y la corrupción que aún busca penetrar este tipo de actividades, como fenómeno puntual más no a gran escala
9	AMBIENTE POLITICO HOSTIL		X			En las Concesiones que se encuentran en funcionamiento ha sido frecuente la presencia de estas situaciones con consecuencias negativas en varios eventos
10	ACTUACIÓN ADMINISTRATIVA CON ABUSO DE PODER			X		En los procesos que se han ejecutado eventos de esta naturaleza suceden con poca frecuencia. Aquí se minimiza su efecto con la fórmula de terminación anticipada
11	AFECTACIÓN INGRESOS POR MEDIDAS LEGALES		X			Con los ajustes legales que continuamente se dan sobre el CN T es factible esta situación, con afectación importante de los ingresos. La minimización de su efecto se encuentra en la compensación por el hecho del príncipe



MUNICIPIO DE TULUÁ

ESTUDIOS PREVIOS

Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Código:
F-220-04

Página 135 de 139



LICITACION PUBLICA No DE 2021 - TABLA DE RIESGOS

ITEM	DESCRIPCIÓN	GRADO DE AFECTACIÓN				OBSERVACIONES
		ALTA	MEDIA	BAJA	INSIGNIF	
1	ATAQUE POR TERCEROS A BASE DE DATOS Y ARCHIVOS MAGNETICOS DE IMÁGENES			X		Pese a la implementación de mecanismos de seguridad como firewalls y demas siempre ha sido factible la realización de ataques de esta naturaleza
2	ATAQUE POR TERCEROS A ARCHIVOS DOCUMENTALES			X		Por contar con seguridades físicas adicionales este tipo de archivos, en concesiones de esta naturaleza, son difíciles de vulnerar.
3	ATAQUE POR TERCEROS A SEDES - TERRORISMO				X	A través de implementación de mecanismos de alerta temprana y Circuitos cerrados de Tv se minimiza la posibilidad de estos eventos
4	RECHAZO CIUDADANO A SU FUNCIONAMIENTO				X	Con base en la prestación optima de servicios de trámites y la no modificación de tasas y tarifas la ciudadanía percibiendo la mejora obtiene satisfacción en vez de un posible rechazo hacia la Concesión.
5	DESASTRES NATURALES - TERREMOTOS			X		Al adoptar mobiliarios de oficina abierta y áreas de atención al público en espacio abierto y en construcciones de 1 o 2 pisos los daños que se podrían presentar serían mínimos
6	DESASTRES NATURALES - INUNDACIONES			X		Los inmuebles donde funcione la Concesión se deben situar en los sitios más seguros del Municipio, para minimizar que este evento se pueda presentar.
7	DESASTRES PROVOCADOS - INCENDIOS		X			A pesar de los mecanismos de protección que se implementen por manejar tanto archivo documental un evento de esta naturaleza causaría efectos importantes sobre la Concesión.
8	INFIDELIDAD DE EMPLEADOS	X				La continuidad en que se sucedan estos eventos, así sea en casos puntuales, tendría un efecto negativo de magnitud importante sobre la imagen del Concesionario y por ende del Concedente.
9	AMBIENTE POLITICO HOSTIL	X				Cuando este tipo de eventos acaecen, en un número importante, han conducido a la terminación anticipada de los contratos con los impactos negativos para las partes involucradas
10	ACTUACIÓN ADMINISTRATIVA CON ABUSO DE PODER			X		En la mayoría de ocasiones y ante la prestación de un buen servicio, la ciudadanía misma y la supervisión o Interventoría de los contratos han contribuido a controlar estas situaciones, minimizando sus daños.
11	AFECTACIÓN INGRESOS POR MEDIDAS LEGALES		X			Los efectos causados por estas medidas, usualmente, han sido de magnitud importante y fuente de conflictos de orden contractual. Sin embargo, en muy pocos casos han conducido a terminación anticipada del contrato.



ESTUDIOS PREVIOS

Código:
F-220-04

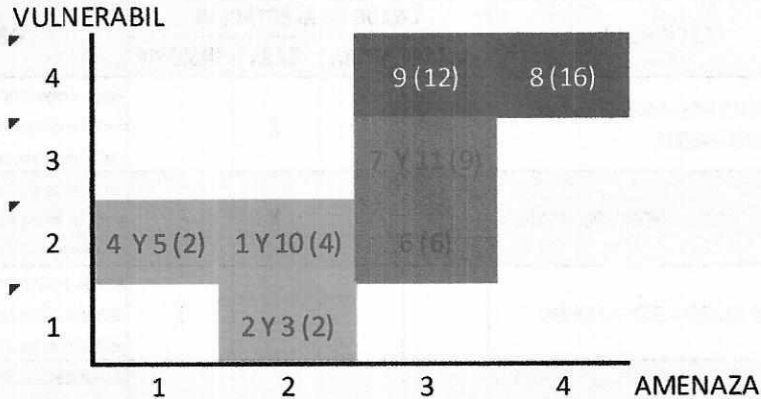


Versión: 08

Fecha de aprobación:
18 de enero de 2021

Página 136 de 139

Los resultados cuantificados de las anteriores tablas, conforme a la metodología adoptada se llevan a la matriz insertada a continuación:





Como conclusión de dicha estandarización se puede afirmar lo siguiente:

- Los eventos que merecen mayor atención para conjurar su presencia o efectos en razón a la magnitud que pueden alcanzar son los denominados **INFIDELIDAD DE LOS EMPLEADOS** y **AMBIENTE POLITICO HOSTIL** por los daños a la imagen de la Concesión y hasta la continuidad del contrato respectivo,
- En un grado intermedio encontramos los relacionados con **DESASTRES PROVOCADOS – INCENDIOS; AFECTACIÓN DE INGRESOS POR MEDIDAS LEGALES** y **DESASTRES NATURALES INUNDACIONES**, que provienen de causas diferentes – Hombre; Leyes o Decretos y Naturaleza - pero cuyos efectos, en caso de presentarse, pueden traumatizar la operatividad y funcionamiento de la Concesión en forma importante;
- Finalmente, encontramos que los demás eventos relacionados en las tablas presentan probabilidades y efectos de baja magnitud por lo cual se catalogan como insignificantes y pueden ser tratados bajo las consideraciones que implican tal clasificación, es decir, sin dejarlos totalmente de lado tomar medidas que fortalezcan la probabilidad de no ocurrencia mientras dure el contrato de concesión resultante del proceso licitatorio.

Igualmente, se dejará en el Pliego de Condiciones y sus anexos la obligación del futuro Concesionario para complementar lo aquí incluido con lo relativo a manejo y ciclo de información; medidas complementarias y demás con las condiciones inherentes a su oferta

12.17. PLAZO MÁXIMO PARA CUMPLIR CON ESTANDARES DE CALIDAD; NIVELES DE SERVICIO E INDICADORES DE GESTIÓN:

De la forma que han sido expuestos en el presente documento los Estándares de Calidad; Niveles de Servicio e Indicadores de Gestión se constituyen en los parámetros básicos para definir; establecer y controlar el desempeño de la Concesión ante terceros (Usuarios y Público en General); Organismos de Control y por parte del Concedente.

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI Sistema de Gestión Integrado
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 137 de 139	

Por lo anterior, será una tarea primordial, a partir de los parámetros fijados en el presente documento y niveles o indicadores en él establecidos, que el Concesionario seleccionado, adaptándolos y complementándolos a las condiciones particulares de su propuesta; infraestructura incorporada; cantidad y calidad de personal vinculado y procedimientos particulares rediseñe e implemente los tópicos antes referidos en el menor plazo posible de manera tal que permitan al Concedente y a las instancias de control en el contrato hacer un seguimiento detallado y permanente al mismo en sus aspectos de calidad y oportunidad en la prestación de servicios concesionados y respuesta a los usuarios.



En tal sentido y conforme al alcance del presente estudio; el plazo de implementación de la Concesión, su alcance y el impacto que sobre la comunidad representa la correcta y oportuna prestación de estos servicios, al igual que su oportuno seguimiento, a continuación, se establecen los plazos máximos expresados, así:

- **Estándares de Calidad:** Referente a este ítem el Concesionario seleccionado deberá establecer el esquema definitivo para la implementación de la norma ISO 9001 y el inicio de su desarrollo dentro de los primeros **Trescientos Sesenta (360) días calendario** contados a partir del día inicial en que funcione cada una de las áreas de la Concesión otorgada. Estos estándares deberán ser aprobados por la Interventoría y la Concedente.
- **Niveles de Servicio:** Lo relacionado con estos niveles deberá ser complementado y particularizado respecto de la propuesta presentada por el Concesionario seleccionado en un plazo de **Ciento Ochenta (180) días calendario** contados a partir del momento de inicio de las actividades de prestación de servicios por parte de la Concesión. Los niveles de servicio a efectuar deberán ser aprobados por la Interventoría y la Concedente.
- **Indicadores de Gestión:** Este esquema igual que el anterior compromiso y por su notoria relación con el mismo deberá ser implementado dentro de los **Ciento Ochenta (180) días calendario** contados a partir del momento de inicio de las actividades de prestación de servicios por parte de la Concesión. Los indicadores se aprobarán por la Interventoría del contrato y la concedente, respectivamente.

Al completar la implementación de los anteriores ítems la Concesión a otorgar contará con una estructura de control y calidad acorde a los requerimientos de Ley y las necesidades del servicio. Ahora bien, si no se cumple dentro de los plazos pactados la implementación de dicha estructura se sancionará su incumplimiento dentro de los términos fijados por la ley y los incluidos en el pliego del proceso.

12.18. PLANOS TIPO: Con relación a los planos a incluir en el Pliego de condiciones se adjuntan los siguientes, que corresponden a representaciones tipo que deberán utilizar los oferentes como guías para elaborar sus ofertas y especificaciones mínimas sobre el tipo de actividad a realizar:

- Referente al Punto de Atención se adjunta plano tipo de su diseño con las medidas del sitio donde se deberá ubicar y de los espacios y áreas que deberá comprender, sin que ello obligue al oferente a realizarlo de la manera propuesta más si con la misma cantidad y medidas, aunque la distribución que mejor convenga a su oferta.

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 138 de 139	

12.19. PLANOS TIPO INFRAESTRUCTURA A INCORPORAR: Para el contrato propuesto como resultado de la presente licitación, el Concesionario seleccionado deberá aportar tres (3) tipos de infraestructura física a saber:

- **Adecuación Punto de Atención y Sede Operativa de Trámites:** Esta adecuación a realizar en el inmueble que aporta el Municipio de Tuluá, a través del Departamento de Movilidad y Seguridad Vial, para la realización del contrato y que pretende dotar al Municipio de Tuluá de una sede adecuada para la correcta y cómoda atención a los usuarios de los servicios prestados por el Organismo de Tránsito Municipal.

Por tratarse de un inmueble aportado por la administración municipal y con destino a la prestación de un servicio público, a continuación, se anexan los planos con el contenido mínimo esperado de la adecuación a efectuar para que está preste los objetivos para los cuales es concebida y con ello contribuya a la adecuada prestación de los servicios.

- **Cruces Semaforizados:** La segunda intervención para la implementación de cruces semaforizados sobre los cuales se aportan planos de referencia en el sentido que su diseño será inherente a la tecnología seleccionada y las particularidades que ella connote, por esta razón, corresponderá al proponente adjudicatario de la licitación en el momento de implementar los cruces en conjunto con la Concedente, representada en la Interventoría del contrato, acordar los planos definitivos para tal adecuación conforme a los plazos pactados a través del presente documento y las condiciones particulares de su oferta.

13. ACUERDO COMERCIAL

De conformidad con las pautas establecidas por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, la presente contratación no la somete al capítulo de compras públicas de dichos tratados.



Acuerdo Comercial: No Aplica


Excepción aplicable al proceso de contratación: Si Numeral 21

Proceso de contratación cubierto por el acuerdo: NO

14. CONSTANCIA DEL CUMPLIMIENTO DEL DEBER DE ANÁLISIS DE LAS ENTIDADES ESTATALES

PROCESO RESPONSABLE	DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL		
NOMBRE DE RESPONSABLE	HENRY OSORIO CARDENAS	FIRMA:	
CARGO	SECRETARIO DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL		
FECHA DE ESTUDIO	20 08 de 2021		
Transcriptor	ALCIRA OSPINA TRIANA	Vo. Bo.	

 MUNICIPIO DE TULUÁ	ESTUDIOS PREVIOS		Código: F-220-04	 SIGI <small>Sistema de Gestión Integrado</small>
	Versión: 08	Fecha de aprobación: 18 de enero de 2021	Página 139 de 139	

Revisó	HENRY OSORIO CARDENAS	Vo. Bo.	
Gestión proyectos		Vo. Bo.	