

ESTUDIO PREVIO PARA LA CELEBRACIÓN DE CONVENIO INTERADMINISTRATIVO DE COOPERACIÓN ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS Y LA EMPRESA PARA EL DESARROLLO TERRITORIAL PROYECTA, CUYO OBJETO ES AUNAR ESFUERZOS FINANCIEROS, TÉCNICOS, OPERATIVOS Y ADMINISTRATIVOS TENDIENTES AL MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DE LA RED FÉRREA NACIONAL A TRAVÉS DEL PROGRAMA “VIVE COLOMBIA – VÍAS VERDES” EN EL CORREDOR FERREO SALENTO, ARMENIA MONTENEGRO, QUIMBAYA Y RISARALDA.”

1. ANTECEDENTES.

Que el artículo 2° de la Constitución Política establece que son fines esenciales del Estado *“servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución (...)”*.

Que de conformidad con lo dispuesto en los artículos 113 y 288 de la Constitución Nacional, los diferentes Órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaborarán armónicamente para la realización de sus fines; igualmente, las competencias atribuidas a los distintos niveles territoriales serán ejercidas conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad.

Que el artículo 209 ibidem establece que *“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.”*

Que el artículo 6° de la Ley 489 de 1998, señala: *“En virtud del principio de coordinación y colaboración, las autoridades administrativas deberán garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el fin de lograr los fines y cometidos estatales”*. En consecuencia, prestarán su colaboración a las entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones y se abstendrán de impedir o estorbar su cumplimiento por los órganos, dependencias, organismos y entidades titulares. Que obliga a las autoridades administrativas a garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones y a prestar colaboración a las demás entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones.

Que el artículo 14 de la Ley 489 de 1998, en desarrollo del artículo 211 de la Constitución Política, permite la delegación de funciones de los organismos y entidades administrativas del orden nacional en favor de entidades descentralizadas o entidades territoriales.

Que el artículo 95 de la Ley 489 de 1998, establece la posibilidad de que las entidades públicas se asocien con el fin de cooperar en el cumplimiento de funciones administrativas o de prestar conjuntamente servicios que se hallen a su cargo, mediante la celebración de Convenios Interadministrativos de Cooperación.

Que de conformidad con el artículo 40 de la Ley 80 de 1993 *“(...) Las estipulaciones de los contratos serán las que, de acuerdo con las normas civiles, comerciales y las previstas en esta Ley, correspondan a su esencia y naturaleza. Las entidades podrán celebrar los contratos y acuerdos que permitan la autonomía de la voluntad y requieran el cumplimiento de los fines estatales (...)”*.

Que de conformidad con el Artículo 3° de la Ley 80 de 1993 *“(...) 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 continua 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 (...).

Que el artículo 38 de la Ley 9 de 1989 señala frente al contrato de comodato: “ARTICULO 38. Las entidades públicas no podrán dar en comodato sus inmuebles sino únicamente a otras entidades públicas, sindicatos, cooperativas, asociaciones y fundaciones que o repartan utilidades entre sus asociados o fundadores ni adjudiquen sus activos en el momento de su liquidación a los mismos, juntas de acción comunal, fondos de empleados y las demás que puedan asimilarse a las entidades, y por un término máximo de cinco (5) años, renovables (...).

Que, mediante los Decretos Legislativos 569 y 575, ambos de 15 de abril de 2020, el Gobierno Nacional adoptó medidas sobre la prestación del servicio público de transporte, y su infraestructura, así como para mitigar los efectos económicos generados por la pandemia Coronavirus COVID-19 en el sector transporte e infraestructura, en el marco del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica.

Que la Administración Pública está llamada a garantizar de forma diligente, comprometida, responsable y consecuente con la situación que se ha derivado de la Pandemia del nuevo Coronavirus COVID-19, una prestación de los servicios de forma responsable teniendo en cuenta los protocolos de Bioseguridad adoptados por el Ministerio de Salud y Protección Social en todos los proyectos que se adelanten, por las entidades públicas que integran el Sector Transporte y las que determinen los entes territoriales en el marco de la autonomía constitucional a ellos conferida en coordinación con el Gobierno Nacional.

Que mediante Circular Conjunta No. 03 de 8 de abril de 2020 proferida por el Ministerio de Salud y Protección Social, Ministerio de Trabajo y Ministerio de Transporte, dirigida al personal que se encuentra ejecutando proyectos de Infraestructura de Transporte e Interventores, durante la emergencia sanitaria, deberán tomar medidas preventivas y de mitigación para reducir la exposición y contagio por infección respiratoria aguda causada por el Coronavirus COVID-19.

Que mediante Circular Externa No. 002 de 13 de abril de 2020, el Instituto Nacional de Vías informó a los contratistas las medidas a adoptar para la reactivación progresiva de las actividades contractuales durante la emergencia sanitaria decretada por el Gobierno Nacional, en los contratos de obra, Interventoría, Consultoría, Convenios y Contratos Interadministrativos a cargo del Instituto.

Que conforme las disposiciones antes mencionadas se deberán incluir en el clausulado de los contratos derivados del presente convenio, obligaciones específicas desde los documentos precontractuales, para el cumplimiento de los Protocolos de Bioseguridad.

Que de acuerdo con el Plan Nacional de Desarrollo 2018- 2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad” expedido mediante Ley 1955 del 25 de mayo de 2019, en su artículo 103 se dispone que el Instituto Nacional de Vías podrá apoyar la financiación de proyectos para la intervención de la red vial de competencia de las entidades territoriales.

Que mediante documento Conpes No. 4039 de julio 2021, “DECLARACIÓN DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN DEL PROGRAMA VÍAS PARA LA CONEXIÓN DE TERRITORIOS, EL CRECIMIENTO SOSTENIBLE Y LA REACTIVACIÓN 2.0”, se priorizó y aprobó por parte del Gobierno Nacional, el programa VIVE COLOMBIA – VÍAS VERDES.

Que mediante comunicaciones Radicado MT No. 20211201124101 del 25 de octubre de 2021, y Radicado MT No. 2021120112425 de octubre de 2021 del MINISTERIO DE TRANSPORTE y No. 20214340007946 del 29

de octubre de 2021 del DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN (DNP), dieron viabilidad al programa VIVE COLOMBIA – VÍAS VERDES.

Que mediante ordenanza No.007 de 2021, se modificó la ordenanza No. 033 de 2010 en el sentido de cambiar el nombre y sigla de la Empresa Industrial y Comercial del Estado del Orden Departamental, Promotora de Vivienda y Desarrollo del Quindío – ProviQuindío, por EMPRESA PARA EL DESARROLLO TERRITORIAL – PROYECTA y se dictan otras disposiciones.

Que mediante Acuerdo de Junta Directiva No. 004 del 04 de agosto de 2021, se dotaron, todos los actos administrativos que en virtud del cumplimiento de su naturaleza jurídica, su objeto social, la Empresa Promotora de Vivienda y Desarrollo del Quindío – ProviQuindío, a través de su Junta Directiva y la Gerencia, emitieron, siendo necesarios para el normal y legal funcionamiento de la EMPRESA PARA EL DESARROLLO TERRITORIAL – PROYECTA,

Que la Empresa Industrial y Comercial del Estado tiene como objeto social (Ordenanza No 033 de julio 30 de 2012): Gestar, promover, impulsar y ejecutar todas las actividades comerciales, industriales, de servicios, construcción y de consultoría directa o indirectamente relacionadas con el diseño y ejecución de políticas, planes, programas y proyectos de vivienda, infraestructura y equipamiento colectivo y comunitario que contribuyan al logro de viviendas y entornos digno.

Que en el parágrafo primero del artículo segundo de la Ordenanza No 033 de 2012, se expresa que la Empresa de Desarrollo Territorial - PROYECTA podrá gerenciar, gestionar y ejecutar actividades relacionadas tanto con vivienda como de infraestructura y equipamiento colectivo y comunitario.

Que mediante comunicación de 9 de noviembre de 2021 la EMPRESA PARA EL DESARROLLO TERRITORIAL. PROYECTA solicitó al Instituto Nacional de Vías – INVIAS, celebrar un convenio interadministrativo con el objeto de AUNAR ESFUERZOS FINANCIEROS, TÉCNICOS, OPERATIVOS Y ADMINISTRATIVOS TENDIENTES AL MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN .DE LA RED FÉRREA NACIONAL A TRAVÉS DEL PROGRAMA “VIVE COLOMBIA – VÍAS VERDES” EN EL CORREDOR FERREO, SALENTO, ARMENIA MONTENEGRO, QUIMBAYA Y RISARALDA.”.

La Ley 1150 de 2007 consagra en el Título I "De la eficiencia y la de la transparencia", las modalidades de selección y en el artículo 2° señala que la escogencia del contratista se efectuará con arreglo a las modalidades de selección de licitación pública, selección abreviada, concurso de méritos y contratación directa, con base en las reglas allí estipuladas.

Frente a la modalidad de selección denominada contratación directa, señala la Ley 1150 de 2007 en el artículo 2° numeral 4° los eventos en que resulta procedente su aplicación y establece como uno de los casos "4. Contratación directa. La modalidad de selección de contratación directa, solamente procederá en los siguientes casos (...) c) Contratos interadministrativos, siempre que las obligaciones derivadas de los mismos tengan relación directa con el objeto de la entidad ejecutora señalado en la ley o en sus reglamentos. En aquellos eventos en que el régimen de la ejecutora no sea el de la Ley 80 de 1993, la ejecución de dichos contratos estará en todo caso sometida a los principios de la función administrativa a que se refiere el artículo 209 de la Constitución."

Tratándose de 2 entidades públicas, en este caso el Instituto Nacional de Vías – INVIAS y **PROYECTA** y que las obligaciones originadas en el cumplimiento del objeto contractual, cual es **“AUNAR ESFUERZOS FINANCIEROS, TÉCNICOS, OPERATIVOS Y ADMINISTRATIVOS TENDIENTES AL MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN .DE LA RED FÉRREA NACIONAL A TRAVÉS DEL PROGRAMA “VIVE COLOMBIA –**

VÍAS VERDES” EN EL CORREDOR FERREO, SALENTO, ARMENIA MONTENEGRO, QUIMBAYA Y RISARALDA.”.”, tienen relación directa con el objeto que desarrolla tanto el INVIAS como PROYECTA.

Justifica la realización de un convenio interadministrativo de cooperación para realizar el objeto contractual señalado, lo siguiente:

- 1). PROYECTA se encargará de la conservación y sostenibilidad del corredor férreo y sus anexidades hasta el plazo del convenio.
- 2). Contar con el apoyo o respaldo financiero de una entidad que garantice el 100% de los recursos necesarios para la ejecución de las obras a partir del año 2022, en un plazo menor a la distribución de los recursos aportados por el Gobierno Nacional para la ejecución de este proyecto, los cuales están previstos bajo la modalidad de vigencias futuras, desde el año 2022 hasta el año 2028.
- 3). Promover e impulsar el fortalecimiento territorial, así como el empoderamiento de los bienes inmuebles entregados por el INVIAS al PROYECTA.
- 4). Promover la generación de empleo a través de entidades territorial ejecutoras.
- 5). La ejecución oportuna de las obras beneficiará a las comunidades quienes podrán disfrutar del programa VIVE COLOMBIA – VÍAS VERDES, en un tiempo menor al de la asignación de los recursos de vigencias futuras por el Gobierno Nacional.

Todo lo anterior evidencia que, la modalidad de selección para cumplir con el objeto contractual es la Contratación Directa a través de convenio interadministrativo.

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

La red férrea nacional está conformada por 3.338 kilómetros, de los cuales más de 1.734 están inactivos desde hace más de 40 años. En muchos casos solamente existe la franja predial, sin rieles ni infraestructura, bien sea porque la topografía no permite el uso, la invasión a los predios a través del tiempo ha sido a gran escala, por vandalismo y derrumbes que desaparecieron la histórica infraestructura. La conservación y preservación de estos predios inactivos está a cargo del INVÍAS, con todo lo que esto implica para la entidad en términos de recursos técnicos, económicos y financieros.

En la actualidad el Instituto Nacional de Vías viene promulgando el programa “VIVE COLOMBIA – VÍAS VERDES”, una estrategia concebida para la conservación y protección de los predios de la red férrea inactiva y en desuso, dándole la posibilidad de contar con actividades alternas de bajo impacto de tipo cultural, deportivo, turístico y ambiental que permiten la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público por todos los colombianos, vinculándolos con proyectos de senderos verdes .

A través de oficio de 9 de noviembre de 2021 **la EMPRESA PARA EL DESARROLLO TERRITORIAL. PROYECTA** solicitó al Instituto Nacional de Vías – INVIAS, celebrar un convenio interadministrativo con el objeto de **AUNAR ESFUERZOS FINANCIEROS, TÉCNICOS, OPERATIVOS Y ADMINISTRATIVOS TENDIENTES AL MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN .DE LA RED FÉRREA NACIONAL A TRAVÉS DEL PROGRAMA “VIVE COLOMBIA – VÍAS VERDES” EN EL CORREDOR FERREO, SALENTO, ARMENIA MONTENEGRO, QUIMBAYA Y RISARALDA”.**

Que en mérito de lo expuesto, se encuentra justificado, viable y de beneficio para la región que las entidades relacionadas en el presente documento, suscriban un convenio interadministrativo de cooperación, con el objeto de **AUNAR ESFUERZOS FINANCIEROS, TÉCNICOS, OPERATIVOS Y ADMINISTRATIVOS TENDIENTES AL MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN .DE LA RED FÉRREA NACIONAL A TRAVÉS DEL PROGRAMA “VIVE COLOMBIA – VÍAS VERDES” EN EL CORREDOR FERREO, SALENTO, ARMENIA MONTENEGRO, QUIMBAYA Y RISARALDA.”.**

3. OBJETO, ALCANCE Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS.

3.1. OBJETO DEL CONVENIO.

“AUNAR ESFUERZOS FINANCIEROS, TÉCNICOS, OPERATIVOS Y ADMINISTRATIVOS TENDIENTES AL MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DE LA RED FERREA NACIONAL A TRAVÉS DEL PROGRAMA “VIVE COLOMBIA – VÍAS VERDES”, EN EL CORREDOR FERREO SALENTO, ARMENIA MONTENEGRO, QUIMBAYA Y RISARALDA”

3.2. ALCANCE.

El PROGRAMA VIVE COLOMBIA – VIAS VERDES, se enfoca a la preservación de franjas, estaciones, túneles y puentes férreos que permitan el paso de personas en actividades de senderismos u otros. El cuidado manteniendo el uso del corredor, pilar de la estrategia VIVE COLOMBIA – VÍAS VERDES, tiene como principio que la franja predial de uso exclusivo para la nación continúe con la vocación de uso férreo garantizando que en el momento que se viabilice la reactivación del corredor para transporte férreo, permita su disponibilidad inmediata, toda vez que no se realizan intervenciones que obstaculicen la continuidad de la línea del riel del ferrocarril, garantizando así su vocación férrea.

Las intervenciones a realizar con el mantenimiento funcional para la conservación y protección de la red ferra inactiva y sus anexidades, por medio de la estrategia VIVE COLOMBIA – VÍAS VERDES, no contemplan actividades duras, ni definitivas a lo largo de las líneas de rieles de la franja de uso público; cuidando este activo de la nación y su permanencia de vocación de uso férreo.

Conforme a lo anterior, PROYECTA adelantará las actividades necesarias e indispensables para implementar el PROGRAMA VIVE COLOMBIA – VIAS VERDES, en el siguiente corredor férreo:

CORREDOR FÉRREO	LONGITUD EN KM
Salento, Armenia, Montenegro,Quimbaya, Risaralda.	47

Conforme los estudios previos y documentos técnicos, para poner al servicio de la comunidad algunos corredores férreos con acciones que permitan actividades alternas como el senderismo, y bici turismo, entre otras, y que pueden aportar a la conservación del corredor férreo, a la reactivación económica regional con iniciativas de tipo turístico, ambiental, deportivas y culturales, mejorando la calidad de vida de las comunidades que puedan vincularse a esta alternativa.

PROYECTA, deberá contratar las obras de acuerdo con los estudios y diseños elaborados en la etapa de preconstrucción, los cuales deben responder a los lineamientos establecidos por la entidad y descritos en el estudio previo que hace parte integral del presente documento, y además dar cumplimiento a los parámetros o documentos técnicos con los que cuenta el Instituto Nacional de Vías para esta clase de obras.

Las obras que se van a ejecutar deben cumplir las Normas de Ensayo de Vía y Especificaciones Generales de Construcción de Vías - versión 2013, adoptadas mediante Resoluciones Nos. 1375 y 1376 del 26 de mayo de 2014 o las que se encuentren vigentes.

Las obras y trabajos a realizar con los recursos aportados por el INSTITUTO en virtud del presente convenio deberán ser programadas de tal manera que queden completamente terminadas.

Para la intervención en el corredor férreo, PROYECTA deberá: **1).** Invertir integralmente los recursos aportados por el INSTITUTO, llevando a cabo los procesos de selección objetiva de Contratistas de Obra y/o consultoría, mediante procesos de licitación pública y/o selección abreviada y/o concurso de méritos según corresponda y de conformidad con el presupuesto otorgado, cumpliendo con lo dispuesto en la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, Decreto 1082 de 2015, Ley 1882 de 2018, Decreto 342 de 2019, Ley 2022 de 2020 y demás normas legales, vigentes y aplicables a la materia. **2).** Deberá gestionar todos los permisos, autorizaciones y trámites administrativos y técnicos requeridos sobre los predios e inmuebles a intervenir, previamente a la suscripción del contrato de obra.

3.3. LINEAMIENTOS TÉCNICOS PARA LA EJECUCIÓN DEL CONVENIO.

Con la pérdida de la actividad férrea, se perdió en muchos territorios su principal fuente económica y su vínculo con otras regiones del país, circunstancias que han llevado a que muchos lugares que florecieron en torno al Ferrocarril hoy solo sean lugares para la nostalgia en los que sus poblados mantienen la esperanza de volver a revivir épocas de gran actividad y progreso.

A estas circunstancias, se suma la misión de garantizar la protección y cuidado de una infraestructura que lleva varias décadas inactiva. De los 3.338 kilómetros que conforman hoy la Red Férrea Nacional, 1.734 están Inactivos y su preservación y mantenimiento está a cargo de INVIAS, con todo lo que esto implica en términos de recursos técnicos y financieros para la Entidad, con la constante solicitud y reclamo por parte de los municipios y vecinos de esta infraestructura para que se reactive o se tomen acciones para su recuperación y se evite su pérdida por desmantelamiento, ocupación ilegal, falta de mantenimiento y abandono.

De otra parte en la mayoría de casos, estos corredores vinculan y son considerados atractivos turísticos con elementos tanto naturales como culturales, los que pueden articularse a través de itinerarios turísticos donde el corredor férreo es el eje de las actividades de los visitantes, además la condición de continuidad de esta infraestructura y su presencia en ambientes predominantemente rurales, la convierten en un conector ecológico de gran importancia, que atraviesa variedad de ecosistemas, y permite dinámicas entre diferentes pisos térmicos.

En este contexto y estableciendo experiencias similares en otros lugares del mundo, se propone el programa VIVE COLOMBIA- VÍAS VERDES, el cual toma los valores, intereses y necesidades, presentes tanto en los corredores férreos inactivos como en toda la infraestructura anexa, conformada por las estaciones, bodegas, campamentos, talleres entre otros para integrarlas y articularlas a las dinámicas sociales y económicas de los lugares donde se encuentran, por lo que puede ser vista como un mecanismo de reactivación económica y social, con la recuperación de la infraestructura y su puesta en uso a favor de los diferentes proyectos y emprendimientos de tipo cultural, turístico, educativo y ambiental que existan o se puedan generar.

3.3.1. REFERENTES INTERNACIONALES.

La existencia de vías férreas inactivas o en desuso, no es una circunstancia exclusiva de Colombia ya que en la mayoría de países que cuentan con sistema férreo, existen líneas que por múltiples razones han entrado en

desuso, y después de muchos años han tenido la posibilidad de incorporar usos alternativos para su conservación y utilización, dentro de estos sobresale el caso Español en el cual desde 1993 los Ministerios de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles además de otras entidades e instituciones, han logrado acondicionar cerca de 1400 kilómetros de vías férreas en desuso para ser recorridos por viajeros a pie, en bicicleta, con patines a caballo entre otras, así se ha configurado el Programa Vías Verdes España, el cual ha sido replicado en otros países y motivo la creación en 1998 de la Asociación Europea de Vías Verdes, la que en la actualidad cuenta con 15 países socios.

En el caso americano, sobresalen los ejemplos desarrollados en Estados Unidos el que ha sido denominada GREAT AMERICAN RAIL-TRAIL², el que se estructura como un sendero de 3.700 millas sobre antiguas vías de ferrocarril en desuso, destinado a conectar diferentes rutas del patrimonio de Estados Unidos con la posibilidad de crear un Gran Sendero Ferroviario Estadunidense para ser transitado por visitantes, senderistas, ciclistas de todas las condiciones.

Otro ejemplo cercano es el desarrollado en Vías Verdes México, el que desde 2010 ha sido estructurado como un programa nacional que impulsa la preservación de la herencia histórica ferroviaria en su propio contexto, en este caso el eje primordial ha sido el considerar la antigua red ferroviaria en desuso como Patrimonio Cultural Mexicano, como mecanismo de rescate ha reaprovechado esta infraestructura para desplazamiento no motorizado, generando condiciones favorables al medio ambiente, el turismo cultural y natural, la movilidad urbana, el tránsito rural, la recreación y el bienestar, trayendo consecuencias benéficas en términos de desarrollo social y sustentabilidad.³

Estas infraestructuras constituyen un medio atractivo y sostenible para que los ciudadanos disfruten de nuestro entorno natural y de un rico patrimonio ferroviario. Las Vías Verdes facilitan la práctica de un ocio activo y saludable y promueven en la sociedad un cambio de mentalidad a favor de la movilidad sostenible. El diseño de las Vías Verdes aprovecha las ventajas de los trazados ferroviarios ofreciendo un máximo grado de facilidad y comodidad en su recorrido, garantizando la mayor accesibilidad. Además, la restricción del tráfico motorizado les proporciona un elevado nivel de seguridad. Dentro de las características de las Vías Verdes en términos de la Asociación Europea de Vías Verdes, se tienen:

- Pendientes suaves (máximo 3%), e incluso nulas.
- Independencia, en relación con la red de carreteras.
- Número reducido de cruces con carreteras.
- Continuidad de los trazados mediante el mantenimiento del dominio público y la selección de enlaces de conexión en los tramos en que esta continuidad se haya perdido.

El concepto de “Vía Verde” entendido como antiguos trazados de ferrocarril en desuso reutilizados como itinerarios no motorizados para ser recorridos, a pie y en bicicleta, comprende no sólo el acondicionamiento del trazado ferroviario, sino también la rehabilitación de los inmuebles asociados, como son las estaciones, bodegas, talleres, campamentos entre otros, para la instalación de servicios y equipamientos complementarios, como restauración, alojamiento, alquiler de bicicletas, centros de información, etc.

Estos proyectos contribuyen a la puesta en marcha de programas de reactivación económica y creación de empleo, con planes y productos de desarrollo local y de turismo activo. Las Vías Verdes están potenciando

¹ http://www.viasverdes.com/programa_vv/principal.asp

² <https://www.railstotrails.org/greatamericanrailtrail/>

³ <https://www.gob.mx/cultura/acciones-y-programas/vias-verdes-mexico>

nuevos recursos turísticos para zonas rurales, impulsando la creación de nuevos servicios para los visitantes. Aportando así a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

Las Vías Verdes son el resultado de convertir en itinerarios ecoturísticos, los antiguos trazados de ferrocarril que ya no tienen servicio de trenes. En España se comenzaron estas iniciativas en 1993, cuando existían más de 7.000 km de líneas ferroviarias en desuso; 20 años más tarde, están operativas 100 Vías Verdes, que suman 2.000 km.

El no contar con tráfico de vehículos a motor garantiza la seguridad, si bien en algunos casos puede estar autorizado el paso de algunos vecinos y servicios locales, siempre se debe prestar atención, especialmente al paso de túneles y puentes, buscando evitar cualquier tipo de accidente. Dentro del programa es fundamental contar con una señalización específica a lo largo de todo el recorrido que informe sobre los usos permitidos o prohibidos, servicios próximos, distancias a las poblaciones cercanas, lugares atractivos del entorno, la existencia de cruces viales de circulación motorizada.

3.3.2. PROGRAMA VIVE COLOMBIA – VÍAS VERDES.

La red férrea inactiva a cargo de INVIAS es la siguiente:

DEPARTAMENTOS	TRAMOS	KMs	ESTADO ACTUAL
Caldas - Antioquia	La Felisa - Envigado	183	INACTIVO
Valle - Risaralda	Cartago - Pereira	33	INACTIVO
Quindío	La Tebaida - Armenia	17	INACTIVO
Quindío - Caldas	Armenia - Manizales	135	INACTIVO
Valle - Cauca	Cali - Popayán	162	INACTIVO
Santander	Puerto Wilches (el cruce) - Bucaramanga	118	INACTIVO
Boyacá - Santander	Lenguazaque - Barbosa	117	INACTIVO
C/marca - Tolima	Facatativá - Espinal	150	INACTIVO
Caldas - Tolima	Dorada - Buenos Aires	177	INACTIVO
Tolima - Huila	Espinal - Neiva	160	INACTIVO
Tolima	Espinal - Picalaña- Ibagué	55	INACTIVO
Cundinamarca	Bogotá - El Salto	32	INACTIVO
Cundinamarca-Caldas	Dorada - Facatativá	166	INACTIVO
Antioquia	Envigado - Cisneros	93	INACTIVO
Antioquia	Cabañas - Cisneros	74	INACTIVO
Cundinamarca	Zipaquirá - Lenguazaque	57	INACTIVO
TOTAL INVIAS		1729	

La red férrea inactiva de Colombia difiere en relación con la de la mayoría de países donde se han ejecutado proyectos de Vías Verdes o similares, ya que en estos países esta red ha sido desafectada del sistema de transporte férreo lo que implica que no es tenida en cuenta para la estructuración o reactivación de proyectos futuros con circulación de trenes, en nuestro caso, a pesar de no tener hoy uso, esta infraestructura sigue siendo considerada parte integral de la Red Férrea Nacional, afectada al uso del transporte férreo y Bien de Uso Público, lo que hace que la condición de manejo o posible intervención de nuestros corredores férreos, tenga dentro de sus metas y alcance la conservación y protección del corredor férreo a fin de garantizar sus condiciones y disponibilidad para futuros proyectos ferroviarios.

La condición de continuidad de esta infraestructura y su presencia en ambientes predominantemente rurales, la convierten en un conector ecológico de gran importancia, que atraviesa variedad de ecosistemas, y permite dinámicas entre diferentes pisos térmicos.

Se considera que desarrollar un programa de vía verde sobre la red férrea inactiva de Colombia, le devuelve su función integradora como vía de comunicación entre los diferentes poblados, además potencia la función de sector socioeconómico de muchos pequeños pueblos, al contribuir a generar riqueza en las localidades visitadas, y a fomentar el empleo local a través del impulso de actividades de turismo en sus diferentes tipos. Siguiendo la tendencia global de hacer de estos proyectos referentes de sostenibilidad y reactivación social y económica, con la incorporación de actividades de como:

- Senderismo.
- Itinerarios Culturales.
- Avistamiento de aves.
- Actividades de identificación botánica y de fauna silvestre.
- Ciclo montañismo, bici turismo.
- Recorridos ecuestres, entre otros.

OBJETIVOS PLANTEADOS:

General: Establecer acciones para la conservación, preservación y protección de los corredores férreos inactivos, generando el aprovechamiento de la infraestructura existente.

Específicos:

- Dar cumplimiento a las metas, programas y proyectos de la misión de la entidad en relación a la conservación de los corredores férreos bajo marcos jurídicos, técnicos y ambientales, con la conservación y protección del corredor férreo a fin de garantizar sus condiciones y disponibilidad para futuros proyectos ferroviarios
- El artículo 63 de la Constitución Política establece que los bienes de uso público son inalienables, imprescriptibles e inembargables, por lo que dichos bienes no se pueden vender, donar, embargar, ni adquirir por prescripción.
- El Plan Maestro Ferroviario, en su Párrafo Quinto establece que: “INVIAS deberá ser responsable de la conservación y el mantenimiento de la red inactiva.”
- El Plan Maestro Ferroviario igualmente en **Acciones Clave**, en el Párrafo Quinto, establece: “INVIAS, como propietario de la red férrea nacional y responsable de la conservación y protección de

la red inactiva, promoverá iniciativas que contemplen la ejecución de obras y la articulación de la red férrea inactiva con las dinámicas sociales, interinstitucionales y económicas de las regiones en donde ejerce, siempre que estas acciones estén enmarcadas en su misión institucional”.

- Reconocer y visibilizar la infraestructura férrea inactiva, garantizado su permanencia y conservación a través de actividades alternas de bajo impacto.
- Integrar, valorar y reconocer a través de los corredores férreos inactivos los patrimonios culturales y ambientales existentes en los territorios que atraviesa, potenciándolos como recursos de activación de la economía local, a través de itinerarios y turismo ambiental y cultural.
- Contribuir a través de la recuperación de la infraestructura ferroviaria el mejoramiento de la calidad de vida a poblaciones aledañas integrándolas a las actividades propuestas por el corredor férreo.
- Implementar usos alternativos que fortalezcan las dinámicas turísticas, culturales y educativas en favor de las poblaciones presentes.
- Fomentar la actividad peatonal, el uso de la bicicleta y medios amigables con el medio ambiente que proporcionan bienestar y esparcimiento a los usuarios.
- Evitar la pérdida de la continuidad de esta infraestructura, y su carácter como eje de comunicación a causa de nuevas obras de ingeniería (carreteras, embalses, etc.), y la pérdida de sus terrenos e inmuebles

Así, **VIVE COLOMBIA – VÍAS VERDES**, es un programa diseñado para la conservación y protección de la red Férrea Inactiva, en la que es posible tener actividades alternas de bajo impacto de tipo cultural, turístico y ambiental, que permite la restitución, apropiación, re significación y disfrute de este patrimonio público, al tiempo que fomenta la reactivación económica y social de los territorios que atraviesa, siguiendo los principios jurídicos, técnicos y ambientales, que garanticen la conservación y protección del corredor inactivo y sus anexidades, y su disponibilidad para futuros proyectos ferroviarios.

3.3.3 PARA EL DESARROLLO DEL CONVENIO SE HAN PLANTEADO LAS SIGUIENTES ETAPAS.

ETAPA 1. PRECONSTRUCCIÓN. Hasta 6 meses del convenio.

Para ejecutar de la manera más adecuada el programa VIVE COLOMBIA – VÍAS VERDES, es necesario adelantarlos estudios y diseños definitivos para construcción de los tramos que se pretende intervenir, ya que al estar localizados en diferentes zonas geográficas presentan gran variedad de particularidades que hacen que cada tramo presente condiciones singulares, lo que implica que, si bien pueden compartir el enfoque general, es posible que cada uno cuente con una identidad propia en cuanto a atractivos y servicios a incorporar, por tanto identificar sus particularidades, potenciales y limitantes en términos, técnicos, sociales, ambientales y turísticos, es fundamental para establecer de forma objetiva las acciones y actividades para su adecuación sin contravenir o ignorar aspectos que puedan ser relevantes para la efectiva integración de esta infraestructura dentro de la reactivación económica y su aprovechamiento sostenible.

Por lo tanto, es necesario adelantar los estudios y diseños definitivos y una propuesta técnica que permita intervenir la infraestructura férrea objeto del convenio, con la identificación de principales problemáticas y

soluciones técnicas a implementar en cada caso, siempre bajo los criterios de mantenimiento funcional y acciones para la conservación de la infraestructura inactiva, para este fin se han identificado 6 componentes estratégicos de intervención, los cuales son:

1. **La vía:** La composición general del programa tiene como fundamento el mantenimiento funcional de las vías férreas, en propiedad del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, y su preservación para desarrollar un recorrido continuo paralelo a la trocha férrea guardando los gálibos horizontales establecidos para esta clase de intervenciones, en la totalidad del corredor férreo, conectando los lugares de interés histórico y cultural que en él se encuentran, adaptándose y estableciendo un carácter en relación a lo que cada tramo ofrece. Dentro de las vías férreas se establecen dos tipos, las rurales y las urbanas, en donde podemos encontrar tanto la presencia de los rieles y tendido férreo, como su ausencia en ciertos casos, de manera que, el ancho del paso peatonal y de bicicletas según el caso puede variar, se recomienda tener un ancho de 2,40m (1,20m en dos sentidos), y un mínimo de 1,20m (0,60m en dos sentidos).

La propuesta técnica debe determinar:

- Nivelación, limpieza y retiro de elementos ajenos al corredor férreo.
- Tratamiento o estabilización de la superficie o calzada para el tránsito alterno de peatones y bicicletas, elementos de confinamiento entre otros.
- Sistemas para la evacuación de aguas de los diferentes elementos del corredor férreo, con cunetas, alcantarillas o sistemas filtrantes.
- Tratamiento de taludes.

Las intervenciones propuestas, deben respetar las condiciones técnicas básicas para el tránsito de trenes con gálibos y retiros suficientes que permitan contar una faja mínima, del ancho de la trocha existente.

2. **Las estaciones férreas y anexidades:** Cada estación férrea dentro del corredor férreo es un inmueble declarado Bien de Interés Cultural (BIC), en muchos casos las estaciones de pasajeros marcan el inicio y final de tramos caracterizados dentro de la totalidad del recorrido, tienen un gran valor arquitectónico e histórico con el cual se convierten en puntos de referencia dentro del corredor. Simultáneamente, adquieren el carácter de bien de uso público que, dependiendo del contexto en el que se encuentre, se le otorga una vocación cultural y social o deportiva y recreacional. Según el caso que se encuentre, se deberá definir el alcance de intervención a estos inmuebles y su área externa.

A nivel de intervención, el programa debe establecer el nivel y criterios para la ejecución de los trabajos de recuperación de los inmuebles férreos vinculados, las cuales pueden ir desde la restauración Integral hasta acciones mínimas, siempre acorde con el marco jurídico correspondiente aplicable para los Bienes de Interés Cultural BIC, con la generación de los respectivos estudios y documentos según se estime. En este punto también es posible contemplar la ejecución de obras en espacios abiertos que contribuyan con el bienestar de los visitantes.

3. **La infraestructura férrea:** Constituida por puentes, viaductos, pontones, contenciones, zigzags, túneles férreos, entre otros elementos, tienen un valor técnico e histórico que caracterizan el corredor férreo y diversifican su recorrido. El alcance de intervención en estos elementos debe garantizar su

estabilidad y la seguridad de paso de los transeúntes con enfoque inclusivo, preservando sus elementos estructurales en función del mantenimiento funcional.

Para este fin se requiere la ejecución de un diagnóstico y programa técnico específico, que responda a las condiciones de cada elemento, y determine el tipo de acción a ejecutar, dentro de las que están el remplazo o reconstrucción de elementos, su repotenciación, la construcción o renovación de puentes, pasarelas y otras infraestructuras, así como las medidas de protección, tales como contenciones y barandillas en los lugares de cierto riesgo, como terraplenes y puentes, en miradores y áreas recreativas. A la par se debe establecer las zonas específicas de acceso y de estacionamiento vehicular en diversos puntos del recorrido, muchas de ellas con áreas reservadas para minusválidos.

Adicionalmente es necesario dotar de una infraestructura de oferta de servicios a pequeña escala en el recorrido, para permitir paradas en cuando sea posible, con servicios que permitan el receso de los usuarios, con áreas de descanso, banca, mesas, suministro de agua potable, baños, paneles informativos, en este también es posible incluir alojamientos y servicios de alquiler de bicicletas y parqueaderos para automóviles. Es fundamental prestar especial cuidado a los servicios dirigidos a las personas con discapacidad o edad particular (niños, ancianos).

4. **Los cruces viales:** Las vías férreas pueden llegar a cruzarse con vías nacionales, secundarias y/o terciarias, por lo que el alcance de intervención en estas intersecciones tendría el objetivo de asegurar una continuidad al recorrido del programa VIVE COLOMBIA – VÍAS VERDES, por medio de alternativas según sea el caso como la aplicación de texturas de piso, reductores de velocidad y la implementación de la debida señalización pertinente a los diferentes escenarios encontrados. Además, se debe contemplar el desarrollo de puntos de referencia e información.

El programa debe determinar los tratamientos y acciones para garantizar la seguridad en los casos en que la vía férrea está afectada por otros sistemas, de tal manera que prime la seguridad de los peatones y bici usuarios.

5. **Sitios de interés paisajístico e histórico:** Cada tramo del recorrido atraviesa diferentes entornos con diversos valores paisajísticos e históricos que otorgan un carácter atractivo y pedagógico a través de la travesía del proyecto. Este último, resaltaría cada cualidad por medio de instalaciones didácticas y/o informativas.

En la ejecución del diagnóstico se debe reconocer los principales elementos naturales, culturales o técnicos que constituyen los atractivos del recorrido, y sobre los que se definirá la identidad y carácter del proyecto, para lo cual es necesario la ejecución de un guion que establezca el itinerario, los elementos que lo componen, principales atractivos, y actividades posibles a realizar en el recorrido.

6. **Señalética:** Este componente debe estar presente en la totalidad del recorrido en el corredor férreo, teniendo en cuenta la implementación de dos tipos y modelos de señalética establecidos para el programa a Nivel Nacional, a saber: a). Manual de Señalización Vial – Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclo-rutas de Colombia 2015, del Ministerio de Transporte, o el que se encuentre vigente b). Señalética tipo tótem del programa VIVE COLOMBIA – VÍAS VERDES, teniendo tres (3) modelos: tótem tamaño L, tótem tamaño M y tótem tamaño S; su clasificación depende del tipo de contenido y/o información que en él se disponga y al lugar en el que se ubique. El tótem L, tiene un propósito institucional y de identidad. El tótem M, tiene como función comunicar información histórica y/o cultural. El tótem S, tiene como función indicar los servicios disponibles a X km y comunicar mensajes pedagógicos.

Como resultado del diagnóstico, debe generarse un manual de señalización del programa el que debe estar armonizado con lo establecido dentro del programa VIVE COLOMBIA - VÍAS VERDES, pero adicionando los elementos particulares que se presenten en cada caso.

Además de los elementos enunciados, como producto del diagnóstico, estudios y diseño del programa se debe contar con los siguientes productos:

- Diseños en detalle de las intervenciones a ejecutar, diagnósticos, estudios, planos, esquemas, presupuestos, especificaciones, y cronogramas entre otros.
- Se debe realizar un manual de uso de la vía verde, el que debe indicar las actividades a ejecutar y toda la información necesaria para la orientación y utilización de esta infraestructura por parte de peatones y bici usuarios. Haciendo énfasis en la seguridad de las personas y la protección y conservación de la infraestructura, ecosistemas y comunidades vinculados al proyecto, y a la reactivación y disfrute de todos los recursos culturales y naturales que lo conforman.
- Identificación de la condición predial de los inmuebles objeto del proyecto, principalmente las relacionadas con ocupaciones ilegales o falta de soporte en la información predial.
- Establecimiento de las comunidades y principales proyectos productivos locales, para su posible articulación dentro del proyecto.
- Ejecución de consultas y trámites ante las entidades a que haya lugar para la ejecución del proyecto, principalmente las relacionadas con temas ambientales, redes y suministros de servicios públicos, y de Patrimonio Cultural entre otras.
- Propuesta de plan de sostenibilidad para la ejecución del programa a largo plazo, con la identificación de actores públicos y privados y la formulación de acciones específicas, alianzas estratégicas acorde con lo planteado en el plan de manejo.

ETAPA 2. CONSTRUCCIÓN.

Una vez ejecutados los estudios y diseños para la intervención objeto de este convenio, se dará inicio a las respectivas obras, para lo cual se deberá contar con los estudios, presupuestos, especificaciones técnicas, y cronogramas, que permitan la ejecución de manera adecuada y se regirá por las condiciones del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS, para la ejecución de obras públicas.

ETAPA 3. PUESTA EN USO Y SOSTENIBILIDAD DEL PROYECTO.

Terminada la etapa de obra, se dará al servicio la infraestructura de la vía verde, para lo cual se propone generar una serie de acciones que permitan la sostenibilidad y permanencia del programa a largo plazo. programa

- Formulación de una estrategia de comunicación y divulgación del programa y de su plan de uso.
- Establecimiento del esquema administrativo del proyecto, a cargo de quien queda la administración directa y manejo de los recorridos y servicios, posibles operadores y aliados del proyecto.

- Puesta en actividad del proyecto.

4. IDENTIFICACIÓN DE LA MODALIDAD DE SELECCIÓN.

La causal invocada para la celebración del convenio interadministrativo es la **CONTRATACIÓN DIRECTA** descrita en el artículo 95 de la Ley 489 de 1998.

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

La Ley 1150 de 2007 desarrolla el principio de selección objetiva, señalando los criterios bajo los cuales se debe escoger al contratista “La escogencia del contratista se efectuará con arreglo a las modalidades de selección de licitación pública, selección abreviada, concurso de méritos y contratación directa”. Por su parte, el Decreto No. 1082 de 2015 establece los parámetros requeridos para la contratación directa.

Frente a la modalidad de selección denominada contratación directa, señala la Ley 1150 de 2007 en el artículo 2° numeral 4° los eventos en que resulta procedente su aplicación y establece como uno de los casos “4. Contratación directa. La modalidad de selección de contratación directa, solamente procederá en los siguientes casos (...) c) Contratos interadministrativos, siempre que las obligaciones derivadas de los mismos tengan relación directa con el objeto de la entidad ejecutora señalado en la ley o en sus reglamentos. En aquellos eventos en que el régimen de la ejecutora no sea el de la Ley 80 de 1993, la ejecución de dichos contratos estará en todo caso sometida a los principios de la función administrativa a que se refiere el artículo 209 de la Constitución.”

Tratándose de 2 entidades públicas, en este caso el Instituto Nacional de Vías – INVIAS y **PROYECTA** y que las obligaciones originadas en el cumplimiento del objeto contractual, cual es “**AUNAR ESFUERZOS FINANCIEROS, TÉCNICOS, OPERATIVOS Y ADMINISTRATIVOS TENDIENTES AL MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN .DE LA RED FÉRREA NACIONAL A TRAVÉS DEL PROGRAMA “VIVE COLOMBIA – VÍAS VERDES” EN EL CORREDOR FERREO, SALENTO, ARMENIA MONTENEGRO, QUIMBAYA Y RISARALDA.**”, tienen relación directa con el objeto que desarrolla tanto el INVIAS como **PROYECTA**.

Justifica la realización de un convenio interadministrativo de cooperación para realizar el objeto contractual señalado, lo siguiente:

- 1). **PROYECTA** se encargará de la conservación y sostenibilidad del corredor férreo y sus anexidades hasta el plazo del convenio.
- 2). Contar con el apoyo o respaldo financiero de una entidad que garantice el 100% de los recursos necesarios para la ejecución de las obras a partir del año 2022, en un plazo menor a la distribución de los recursos aportados por el Gobierno Nacional para la ejecución de este proyecto, los cuales están previstos bajo la modalidad de vigencias futuras, desde el año 2022 hasta el año 2028.
- 3). Promover e impulsar el fortalecimiento territorial, así como el empoderamiento de los bienes inmuebles entregados por el INVIAS a **PROYECTA**.
- 4). Promover la generación de empleo a través de entidades territorial ejecutoras.

5). La ejecución oportuna de las obras beneficiará a las comunidades quienes podrán disfrutar del programa VIVE COLOMBIA – VÍAS VERDES, en un tiempo menor al de la asignación de los recursos de vigencias futuras por el Gobierno Nacional.

Todo lo anterior evidencia que, la modalidad de selección para cumplir con el objeto contractual es la Contratación Directa a través de convenio interadministrativo.

5. PARTES.

- **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS** **NIT: 800.215.807-2**
- **EMPRESA PARA EL DESARROLLO TERRITORIAL. PROYECTA** **NIT:801.004.883-0**

6. PLAZO DEL CONVENIO.

El plazo del presente convenio será hasta el 31 de diciembre de 2030, a partir de la fecha de la orden de inicio, será impartida por el funcionario competente del INSTITUTO previo cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución del mismo, señalados en este documento. Este plazo podrá ser prorrogado de común acuerdo por las partes.

Finalizado el convenio deberá suscribirse el Acta de Recibo y Entrega Final del mismo, por parte de los firmantes y el Supervisor del convenio designado por el INSTITUTO, acompañada de copia del Acta de Recibo Final de Obra del contrato suscrito por PROYECTA o quien este delegue, con el Contratista, a la cual deberá anexarse las constancias sobre el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con los pagos por concepto de seguridad social integral y parafiscales conforme a la ley, así como la actualización de las respectivas garantías y demás soportes exigidos por el INSTITUTO.

Una vez finalizado el tiempo de ejecución de las obras, la gobernación deberá adelantar la liquidación del contrato de obra derivado y garantizar la conservación y sostenibilidad del corredor férreo y sus anexidades hasta la vigencia del plazo del convenio.

Una vez terminadas las obras de mantenimiento y conservación de corredor férreo, PROYECTA podrá iniciar las actividades enmarcadas dentro del programa VIVE COLOMBIA – VÍAS VERDES, para poner al servicio de la comunidad el corredor para actividades alternas como el senderismo, y bici turismo, entre otras, y que pueden aportar a la conservación del corredor férreo, a la reactivación económica regional con iniciativas de tipo turístico, ambiental, deportivas y culturales, mejorando la calidad de vida de las comunidades que puedan vincularse a esta alternativa.

Previo a la ejecución de las obras, se formalizará la entrega de los bienes inmuebles objetos del presente convenio por parte del INVIAS al DEPARTAMENTO, con la suscripción de un Acta de Entrega.

7. OBLIGACIONES.

7.1. OBLIGACIONES DE PROYECTA:

PROYECTA se obliga a: **1).** Cumplir el objeto contractual de acuerdo con las especificaciones técnicas señaladas en el estudio previo. **2).** Incorporar los recursos del presente convenio al presupuesto PROYECTA y

obtener previo a la contratación de las obras, permisos de explotación de canteras y/o de intervención que se requiera y todos los demás documentos técnicos para el adecuado desarrollo de las obras objeto de este convenio. **3).** Cumplir con los trámites, permisos, normas legales, técnicas, jurídicas y demás requisitos necesarios para la ejecución total del proyecto. **4).** Dar total cumplimiento a lo dispuesto en la Ley 80 de 1993, sus decretos reglamentarios y demás normas que rigen la contratación estatal, y en especial, las normas de carácter presupuestal sus planes de ordenamiento territorial y las demás autorizaciones requeridas para la ejecución de las obras objeto del presente convenio, manteniendo indemne al INVIAS frente a cualquier responsabilidad derivada de la ejecución del mismo; aspectos que deberán ser analizados por el PROYECTA previamente a la contratación de las obras. **5).** PROYECTA adelantará los procesos de selección objetiva de para la contratación de la Obra y/o consultoría de conformidad con su régimen de contratación y con observancia y cumplimiento de los principios consagrados en la Ley 80 de 1993. **6).** Una vez finalizado el contrato de obra, PROYECTA entregará al INVIAS mediante Acta de Entrega y Recibo, las obras realizadas, garantizando su estabilidad y funcionabilidad, so pena del inicio de las acciones legales que sean del caso. El INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS, se abstendrá de recibir las obras objeto del presente convenio si aquellas se encuentran inconclusas o en condiciones adversas, lo anterior para la legalización de los recursos desembolsados por el INVIAS. **7).** Garantizar la conservación y sostenibilidad del corredor férreo y sus anexidades hasta la vigencia del plazo del convenio. **8).** Usar el corredor férreo y anexidades, si las hubiere, objeto de este convenio; en la forma y con las limitaciones señaladas en este documento. **9).** Ejercer la debida vigilancia sobre el corredor férreo objeto del presente convenio, a fin de evitar invasiones y ocupaciones que terceros puedan ocasionar. En caso de que ocurriera cualquier perturbación PROYECTA deberá iniciar las acciones legales procedentes y dará aviso de inmediato al INSTITUTO. **10).** Estipular en los contratos que se hagan necesarios para cumplir con el objeto del presente convenio, la cláusula penal, multas y demás medidas de exhorto y sanción para los contratistas, en caso de que incurran en incumplimiento. **11).** Exigir a los contratistas el cumplimiento de la ley 99 de 1993 y sus decretos reglamentarios y las normas que las reemplacen, adicionen y complementen relacionadas con el manejo ambiental. **12).** Suministrar a los contratistas la información disponible para el cumplimiento del desarrollo del objeto contratado. **13).** Exigir a los contratistas de la obra que en los procesos constructivos se cumplan las especificaciones técnicas y se realicen los ensayos a los materiales cumpliendo las especificaciones del INVIAS vigentes y aplicables para tal efecto y las demás que corresponda. **14).** Supervisar la ejecución del contrato de obra y velar por el debido y cabal cumplimiento de las obligaciones adquiridas por los contratistas. **15).** Hacer parte del comité técnico para la vigilancia y control del convenio interadministrativo, realizando la respectiva delegación, para que el delegado informe sobre el cumplimiento de las obligaciones adquiridas por PROYECTA. **16).** Coordinar, y gestionar los procesos de ejecución de los proyectos en sus diferentes etapas (Precontractual, contractual y liquidación). **17).** Coordinar, revisar y elaborar la liquidación del contrato de obra y consultoría en el plazo estipulado por el INVIAS. **18).** Exigir al contratista de obra la colocación de vallas informativas, en cada uno de los sitios donde se adelante la obra, con base en las especificaciones señaladas en la normatividad vigente, emanada del Ministerio de Transporte. **19).** Cumplir con lo dispuesto en el artículo 66 de la Ley 80 de 1993, sobre las Veedurías Ciudadanas. **20).** Exigir al contratista de obra derivado, vincular laboralmente, en el evento en que las condiciones del programa que lo permitan, de la nómina de mano de obra no calificada requerida para el proyecto, a personas vinculadas a los procesos de reintegración y reincorporación liderados por la Agencia para la Reincorporación y la Normalidad – ARN. Para el efecto PROYECTA solicitará al Departamento de Prosperidad Social el listado de personas pertenecientes a dichos programas que residan en la zona de influencia de la obra para su respectivo proceso de selección. **21).** Presentar informes de ejecución técnico-financiera avalados por el Interventor de las obras objeto del convenio cuando el INSTITUTO lo requiera. **22).** Exigir al contratista de obra la inclusión de personal perteneciente a la población beneficiaria de los programas de Prosperidad Social: Familias en Acción, Jóvenes en Acción y/o Estrategia Unidos y mujeres que residan en la zona de influencia de la obra. **23).** Incluir al Instituto Nacional de Vías – INVIAS, como beneficiario y asegurado en las garantías que se exijan al contratista de obra y consultoría derivados. **24).** El PROYECTA deberá cumplir con los protocolos de bioseguridad de conformidad con la normatividad vigente, y deberá exigir

al contratista de obra e interventoría el cumplimiento de los mismos. **25).** Recibir el corredor férreo de propiedad de INVIAS por el periodo objeto del convenio y realizar las gestiones que correspondan con el fin de mantener en buenas condiciones las obras que se ejecuten en desarrollo del programa VIVE COLOMBIA – VÍAS VERDES, propendiendo ante todo por su sostenibilidad en el tiempo. **26).** Asumir la responsabilidad y sufragar el costo de las reparaciones, sustituciones e indemnizaciones que se deriven de los daños causados por su actividad o por actos relacionados con la misma, que afecten los derechos adquiridos por terceros, durante la vigencia del convenio. **27).** Utilizar los rieles, clavos, traviesas, y demás material férreo que se encuentre en la vía férrea objeto del presente convenio al igual que las obras de arte como alcantarillas, pontones, puentes, etc., para cumplir con los fines del mismo. En el evento que esos objetos no sean funcionales, PROYECTA deberá hacer entrega de los mismos en el sitio que para ello determine el INVIAS, asumiendo los costos de traslado y disposición, para lo cual entregará un inventario del material férreo a devolver. **28).** Presentar al INSTITUTO informes trimestrales por medio magnético, sobre el avance del proyecto. **29).** Aceptar las recomendaciones técnicas que sugiera el interventor y/o el Supervisor del convenio y/o Gestor Técnico del programa nombrado para tal efecto por el INSTITUTO, que beneficien la ejecución del convenio. **30).** Abstenerse de adelantar alguna construcción que posteriormente no pueda ser retirada fácilmente o que impida el uso del corredor férreo para su uso natural, cuando así lo requiera la Nación. **31).** Preservar la integridad de la infraestructura entregada y su potencial uso para la prestación del servicio público de transporte. **32).** La suscripción del presente convenio no faculta a PROYECTA para cambiar la vocación férrea del corredor, por lo tanto, será responsabilidad de estas garantizar su condición. **33).** Será responsabilidad de la PROYECTA garantizar la ejecución de las obras objeto del presente convenio en un plazo acorde a sus especificaciones técnicas. **34).** Las demás que se deriven de la naturaleza del convenio y las obligaciones aquí señaladas.

En el evento de realizarse alguna mejora al inmueble objeto del presente convenio, éstas estarán a cargo exclusivamente de PROYECTA. Si al momento de finalización del contrato las mejoras que se hayan realizado no pueden ser removidas por PROYECTA, las partes convienen en que éstas queden de propiedad del INSTITUTO, sin lugar a indemnización o pago alguno por este concepto. En todo caso, previamente a la realización de cualquier mejora, deberá darse aviso al supervisor designado por el INSTITUTO para su visto bueno y aprobación por parte de la Entidad.

Cualquier reclamación judicial o extrajudicial que se llegare a presentar con ocasión de los procesos de selección de los contratistas y de la ejecución de los contratos derivados, será responsabilidad exclusiva de PROYECTA.

7.2. OBLIGACIONES DEL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS:

EL INSTITUTO se obliga a: **1).** Girar a PROYECTA los recursos a cargo del INSTITUTO para el desarrollo del presente convenio. **2).** Velar porque los recursos materia del presente Convenio se destinen a la ejecución estricta de su objeto. **3).** Suministrar a PROYECTA las Especificaciones Técnicas para la ejecución de las obras y los demás documentos técnicos utilizados por el INSTITUTO necesarios para el cumplimiento del objeto convenido. **4).** Ejercer la Supervisión administrativa del presente convenio a través del funcionario designado de conformidad con la delegación de funciones vigente. A su vez el INSTITUTO designará un Gestor Técnico de programa de conformidad a lo establecido en el Manual de Contratación del INVIAS. **5).** Contratar la interventoría para el contrato de obra a desarrollar el objeto del presente convenio. **6).** Apoyar a PROYECTA en caso de que lo requiera, en la parte técnica y legal, previa solicitud del mismo. **7).** Verificar que se cumpla por parte de PROYECTA con lo dispuesto en el artículo 66 de la Ley 80 de 1993, sobre las Veedurías Ciudadanas. **8).** Remitir al Área de Contabilidad del INSTITUTO el acta de recibo final de las actividades ejecutadas para legalizar el desembolso entregado a PROYECTA. **9).** Efectuar la entrega material y real a PROYECTA del corredor férreo y anexidades, si las hubiere, que parte de Salento, hacia Armenia, Montenegro, Quimbaya y se dirige a Risaralda, **10).** Conceder autorizaciones, permisos y servidumbres, previa autorización

de las demás autoridades competentes, sobre el corredor férreo y anexidades, si las hubiere, objeto del presente convenio, previo concepto técnico de PROYECTA y en cumplimiento de las normas e instructivo de permisos establecidos por INVIAS para esta clase de gestiones. **11).** Hacer parte del comité técnico para la vigilancia y control del convenio interadministrativo, realizando la respectiva delegación, para que el delegado informe sobre el cumplimiento de las obligaciones adquiridas por PROYECTA. **12).** Realizar un acompañamiento técnico a las intervenciones que se realicen por parte de PROYECTA a la red férrea, por intermedio del Supervisor del Convenio. **13).** Las demás que en desarrollo de este convenio sean requeridas.

8. VALOR, APORTES, FORMA DE PAGO Y MANEJO DE RECURSOS.

8.1. VALOR.

Para todos los efectos legales, el valor del presente Convenio se estima en la suma de **CUARENTA Y UN MIL CUATROCIENTOS DOS MILLONES TRESCIENTOS CUARENTA Y SIETE MIL SETECIENTOS CUARENTA PESOS (\$ 41.402.347.740) M/CTE.**

8.2. APROPIACIÓN PRESUPUESTAL.

APROPIACIÓN PRESUPUESTAL. – EL INSTITUTO se obliga a reservar para el presente Convenio, la suma de **CUARENTA Y UN MIL CUATROCIENTOS DOS MILLONES TRESCIENTOS CUARENTA Y SIETE MIL SETECIENTOS CUARENTA PESOS (\$ 41.402.347.740) M/CTE.**, correspondiente al aporte del INSTITUTO, para la contratación de las obras tendientes al mantenimiento y conservación del corredor férreo Salento, Armenia, Montenegro, Quimbaya, Risaralda. por parte del PROYECTA.

Toda vez que el plazo del presente convenio excede la actual vigencia fiscal, existe autorización para comprometer vigencias futuras excepcionales según Oficio No. 5.2.0.1, Referencia 2-2021-060198 de fecha 11 de noviembre de 2021, suscrito por la Directora General del Presupuesto Público Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en las cuales se reservarán las siguientes sumas correspondientes al Programa 2404, Subprograma 0600, Proyecto 0002 denominado MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE FÉRREO EN LA RED VIAL. NACIONAL, Recursos Nación, con número de autorización SIIF Nación 112221 del 11 de noviembre de 2021, así:

VIGENCIA	RUBRO	FUENTE	RECURSO	VALOR
2022	240204	Nación	54	\$ 5.400.000.000,00
2023	240204	Nación	54	\$ 6.194.338.521,30
2024	240204	Nación	54	\$ 6.615.009.159,30
2025	240204	Nación	54	\$ 7.064.999.958,60
2026	240204	Nación	54	\$ 16.128.000.100,80
TOTAL				\$ 41.402.347.740,00

Lo anterior de conformidad con la distribución de recursos contenida en el Memorando No. SMFF 84627 del 12 de noviembre de 2021.

8.3. GIRO DE LOS RECURSOS.

Instituto Nacional de Vías

Calle 25G No. 73B – 90, Centro Empresarial Central PointConmutador: (051) 3770600

<http://www.invias.gov.co>



**El futuro
es de todos**

**Gobierno
de Colombia**

El INSTITUTO girará a PROYECTA, el valor a su cargo de la siguiente forma: desembolsos anuales correspondientes al cien por ciento (100%) del valor asignado para cada una de las vigencias. Dicho giro estará sujeto a la disponibilidad del PAC.

LA **EMPRESA PARA EL DESARROLLO TERRITORIAL PROYECTA** presentó al Grupo de Tesorería del INSTITUTO certificación bancaria para el giro de los recursos con la siguiente información: BANCO DE OCCIDENTE, cuenta CORRIENTE No. 031-21027-1, con indicación expresa de ser cuenta de manejo y firmas conjuntas a nombre del convenio que genera rendimientos financieros, y que requiere para el pago de cheques únicamente, las firma del interventor contratado por el INVIAS.

Mientras PROYECTA cuenta con la interventoría, el Director Territorial Quindío tendrá la obligación de abrir la cuenta de manejo conjunto a nombre del convenio, más no la facultad de firma de cheques. Una vez se tenga interventor, la cuenta será manejada por éste y por quien delegue PROYECTA.

Si vencido el plazo estipulado en el presente convenio, PROYECTA no hubiese invertido los recursos, deberá reintegrarlos a la cuenta que indique el INSTITUTO y se procederá a la liquidación del convenio interadministrativo, sin perjuicio de las acciones legales a que haya lugar en contra del PROYECTA.

8.4. MANEJO DE LOS RECURSOS.

Para la ejecución y manejo de los recursos del presente convenio, se tendrá en cuenta lo siguiente: **1).** El manejo de los recursos del convenio se hará mediante la apertura de una cuenta que genere rendimientos financieros de manejo y firmas conjuntas, a nombre del objeto contratado y los cheques que se giren con cargo a ella requerirán para ser pagados la firma de quien delegue PROYECTA y del Supervisor designado por el INSTITUTO y debe tener los respectivos soportes que justifiquen su pago. **2).** PROYECTA mantendrá los recursos de manera separada e independiente de cualquiera otra clase de dinero que maneje o administre. **3).** Los recursos del presente convenio no podrán ser destinados para ningún fin diferente al establecido en este convenio y por lo tanto deberán ser estrictamente ejecutados por PROYECTA en la forma acordada en el mismo, so pena de dar inicio a las acciones legales a que haya lugar. **4).** El manejo de los recursos por concepto de anticipo en los contratos derivados seleccionados por Licitación Pública, deberá ceñirse a lo dispuesto en el artículo 91 de la Ley 1474 de 2011, constatando que previamente a la entrega del valor por concepto de anticipo al contratista seleccionado, haya constituido un patrimonio autónomo irrevocable. Si el PROYECTA demostró previamente a PROYECTA, que el monto de su presupuesto no le exigía llevar a cabo selección por licitación pública, sino por Selección abreviada, el manejo de los recursos por concepto de anticipo se hará teniendo en cuenta lo estipulado en la normatividad vigente. **5).** El INSTITUTO en cualquier momento podrá solicitar a PROYECTA los estados de cuenta, así como la información sobre la destinación de los recursos entregados y podrá pedir a PROYECTA su restitución inmediata, si su manejo no se ajusta a lo acordado en el presente convenio ni al objeto de este. **6).** Los rendimientos financieros generados por los recursos aportados por el INSTITUTO serán manejados y reintegrados al INSTITUTO conforme al inciso segundo del artículo 33 del Decreto 4730 del 28 de diciembre de 2005 y el Decreto 1853 de 2015 y serán consignados en la cuenta que para el efecto indique la Subdirección Financiera del INSTITUTO. Copia de la consignación debe ser remitida a la Subdirección Financiera y a la Unidad ejecutora indicando con precisión que se trata de recursos por concepto de rendimientos financieros del recurso girado a PROYECTA, el número, año del convenio y el nombre del PROYECTA. Es responsabilidad del Supervisor del convenio verificar el cumplimiento de esta obligación.

9. EL ANÁLISIS DE LOS RIESGOS DE LA CONTRATACIÓN Y EN CONSECUENCIA EL NIVEL Y EXTENSIÓN DE LOS AMPAROS.

El artículo 2.2.1.1.1.6.3 del Decreto 1082 de 2015, que trata de la evaluación del Riesgo señala: “La Entidad Estatal debe evaluar el Riesgo que el Proceso de Contratación representa para el cumplimiento de sus metas y objetivos, de acuerdo con los manuales y guías que para el efecto expida Colombia Compra Eficiente”.

En tal sentido, la tipificación, estimación y asignación de riesgos quedará así:

No.	Clase	Fuente	Etapa	Tipo	DESCRIPCIÓN (Qué puede pasar y cómo puede ocurrir)	Consecuencia de la ocurrencia del evento	Probabilidad	Del Impacto	Calificación	Prioridad
1	General	Externa	Ejecución	Regulatorio	Que la entidad que suscriba el convenio se encuentra incurso en las circunstancias previstas en la Ley 550 de 1999, Ley 617 del 2000 y/o en causal de inhabilidad por	No celebración del convenio.	Improbable	Menor	Bajo	Baja
2	General	Interno	Contratación	Operativa	Vencido el plazo estipulado en el presente convenio si PROYECTA no hubiese invertido los recursos.	Retraso en el inicio de la ejecución del convenio.	Improbable	Menor	Bajo	Baja
3	General	Interno	Ejecución	Financiero	No cumplimiento por parte de PROYECTA de cualquiera de las obligaciones del convenio.	Genera mora en la ejecución del convenio.	Improbable	Menor	Bajo	Baja

Forma de Mitigarlo

No.	¿A quién se le realiza el monitoreo y revisión?	Tratamiento/Control es a ser implementados	Impacto después de			Equilibrio económico	Persona responsable por implementar el tratamiento	Monitoreo y revisión	
			Probabilidad	Impacto	Calificación			Se realiza el monitoreo y revisión	Periodicidad ¿Cuándo?
1	LAS PARTES	Aplicación inmediata de las disposiciones legales y no suscripción del convenio.	Baja	Insignificante	Baja	No	Partes del convenio.	Permanente consulta y actualización normativa.	Permanente

2	LAS PARTES	PROYECTA deberá reintegrar los dineros aportados por el INVIAS al tesoro de la nación y se procederá a la liquidación del convenio Interadministrativo, sin perjuicio de las.	Raro	Insignificante	Baja	Si	Personal designado por cada una de las entidades partes del convenio.	Verificando el cumplimiento de las obligaciones de las partes.	Permanente
---	------------	---	------	----------------	------	----	---	--	------------

10. GARANTÍAS CONTRACTUALES: NO OBLIGATORIEDAD DE GARANTÍAS.

En virtud de la facultad otorgada en el artículo 2.2.1.2.1.4.5 del Decreto 1082 de 2015, para la celebración de contratos cuya modalidad de selección sea la Contratación Directa, las partes del convenio interadministrativo consideran no establecer garantías contractuales. Señala la norma citada:

(...) “No obligatoriedad de garantías. En la contratación directa la exigencia de garantías establecidas en la Sección 3, que comprende los artículos 2.2.1.2.3.1.1 al 2.2.1.2.3.5.1 del presente decreto no es obligatoria y la justificación para exigir las o no debe estar en los estudios y documentos previos”.

PROYECTA deberá solicitar a los contratistas derivados de obra, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la suscripción de los respectivos contratos, la constitución de una garantía única de cumplimiento y el seguro de responsabilidad civil extracontractual que ampare los siguientes riesgos:

- 1). Cumplimiento General del Contrato: Por un valor equivalente al diez por ciento (10%) del valor total del contrato, y su vigencia se extenderá hasta la liquidación del mismo;
- 2). El buen manejo y correcta inversión del anticipo concedido al CONTRATISTA, si lo hubiere, por el equivalente al cien por ciento (100%) del monto que el CONTRATISTA reciba en dinero o en especie, para la ejecución del contrato y su vigencia se extenderá hasta la liquidación del mismo
- 3). Pago de Salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones del personal que utilice en la ejecución del contrato: Por un valor equivalente al veinte por ciento (20%) del valor total del mismo, con una vigencia igual a su plazo y tres (3) años más;
- 4). Estabilidad y calidad de las obras, por un valor equivalente al treinta por ciento (30%) del valor final de las obras y por una vigencia de cinco (5) años contados a partir de la suscripción del Acta de Recibo Definitivo de las Obras.
- 5). Calidad de la elaboración, revisión, actualización y/o modificación y/o ajustes de los estudios y diseños, cuando aplique, por una cuantía equivalente al 30% del valor total de este ítem, con una vigencia de cinco (5) años contados a partir de la fecha de suscripción del Acta de Aprobación Definitiva de la elaboración, revisión, actualización y/o modificación y/o ajustes de los estudios y diseños.
- 6). Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual, de conformidad con lo previsto en el Decreto 1082 de 2015 y demás normatividad vigente y aplicable.

Las garantías y el seguro de que trata la presente cláusula requerirán la aprobación de PROYECTA y el asegurado y/o beneficiario será PROYECTA y el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS.

11. INDEMNIDAD.

De conformidad con lo dispuesto en la Ley, PROYECTA se compromete a mantener indemne al INSTITUTO de cualquier reclamación proveniente de terceros, que tengan como causa sus actuaciones o las de los contratistas de obra o consultoría, o subcontratistas.

12. CONTROL Y SEGUIMIENTO.

12.1. SUPERVISIÓN.

EL INSTITUTO vigilará el cumplimiento de las obligaciones de PROYECTA, a través de un Supervisor designado de conformidad con la Resolución de delegación de funciones vigente. Así mismo, se designará un Gestor Técnico del Proyecto, de conformidad con la reglamentación interna de la Entidad. Por su parte PROYECTA vigilará la ejecución del presente convenio a través de un supervisor designado por él mismo.

La vigilancia y control de las actividades técnicas, administrativas, financieras y ambientales de las obras objeto del convenio, será ejercida por un interventor contratado por el INVIAS

En caso de presentarse controversias entre PROYECTA y el supervisor designado por el INSTITUTO, estas serán dirimidas por el Subdirector de Marítima y Fluvial del INSTITUTO; de persistir la controversia, se acudirá al Director de Ejecución y Operación del INSTITUTO, cuya decisión será definitiva.

12.2. COMITÉ TÉCNICO.

Para el control del objeto del Convenio, se conformará el Comité de Seguimiento Contractual integrado por el contratista seleccionado por PROYECTA, el supervisor del Convenio designado por PROYECTA, el supervisor del convenio designado por EL INSTITUTO y el Interventor contratado por PROYECTA, quienes verificarán el cumplimiento de la inversión y demás actividades del Convenio celebrado. El Comité se reunirá de manera alterna en la Dirección Territorial respectiva y en las dependencias de PROYECTA, Las partes actuarán en las reuniones a las que sean convocados, con voz y voto.

Dado en Bogotá, D.C. 12 de noviembre del 2021.


Firmado
digitalmente por
ROGER
RODRIGUEZ
MORENO
ROGER RODRIGUEZ MORENO
Subdirector Marítima, Fluvial y Férrea (E)

Proyector: Jeison Andres Rosas Chavez – Coordinador Grupo Férreo
Miguel Dario Cardenas Angarita – Contratista SMFF
Maria Sabina Montana Manrique – Funcionaria SMFF

Revisó: INGRID PAOLA PRIETO CASTELLANOS – Abogada Contratista INVIAS

