FORMATO DE ESTUDIOS PREVIOS –OTRAS FORMAS DE CONTRATACIÓN	
DEPENDENCIA QUE PROYECTA	GERENCIA DE CONTROL Y VIGILANCIA DE TRANSPORTE
FECHA	MAYO DE 2023

1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD QUE LA ENTIDAD ESTATAL PRETENDE SATISFACER CON EL PROCESO DE CONTRATACIÓN

La Constitución Política de Colombia en el artículo 2 prevé como 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; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación...".

El art. 113 de la Constitución Política establece que los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero deben colaborar armónicamente para la realización de sus fines y a su vez el artículo 209, establece el deber de las autoridades administrativas de coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado.

El art. 298 Constitucional, establece, que los Departamentos ejercen funciones administrativas de coordinación y de complementariedad de la acción Municipal, de intermediación entre la Nación y los Municipios y de prestación de los servicios que determinen la Constitución y la Ley.

La Ley 105 de 1993, en el numeral 3° del artículo 3°, establece que: "Los diferentes organismos del Sistema Nacional de Transporte velarán porque su operación se funde en criterios de coordinación, planeación, descentralización y participación."

El artículo 6° de la Ley 489 de 1998 prescribe que "En virtud del principio de coordinación y colaboración, las autoridades administrativas deben 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 demás entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones (...)".

Una de las prioridades del Gobierno Departamental, es aunar esfuerzos que mejoren la movilidad e infraestructura de la red vial para los municipios circunvecinos a Bogotá en el departamento de Cundinamarca, materializando alternativas de movilidad que permitan una mayor y mejor conexión entre el departamento de Cundinamarca y Bogotá, además de establecer mecanismos de movilidad alternos que mejoren la circulación vehicular entre Cundinamarca y la Capital de País. Además de ello formular de manera conjunta sistemas y proyectos de infraestructura vial, de servicios públicos y de equipamientos que reduzcan los desequilibrios socioeconómicos, culturales y preserven el medio natural y en el desarrollo del mismo se plantea el presente proyecto que pretende

reconocer las problemáticas del corredor sur de ingreso a Bogotá, especialmente en el Municipio de Soacha y plantear las soluciones proyectadas.

Es por ello, que la Gobernación de Cundinamarca en el Plan de Desarrollo Departamental 2020-2024, "CUNDINAMARCA, ¡REGIÓN QUE PROGRESA!" adoptado mediante Ordenanza N° 011 de 2020, estructurado a través de líneas estratégicas, cuenta con la línea "MAS INTEGRACIÓN" cuyo objetivo busca fortalecer el departamento con soluciones prácticas basadas en la generación de confianza institucional y territorial, desde un enfoque prospectivo donde todos aportamos y todos nos beneficiamos. Este plan de desarrollo entiende que, para progresar, avanzar, ser mucho más competitivos y ofrecer un mayor desarrollo social a nuestros pobladores, es absolutamente necesario gestionar y organizar las relaciones que se dan entre el departamento y su entorno.
Antecedentes:

El Gobernador de Cundinamarca en ejercicio de las facultades otorgadas en el numeral 2 del artículo primero de la ordenanza 005 de 2008 expedida por la Honorable Asamblea de Cundinamarca, en virtud de la modernización del Departamento y del Plan Departamental de Desarrollo "Cundinamarca, Corazón de Colombia 2008-2012" creó el Instituto de Infraestructura y Concesiones del Departamento de Cundinamarca "ICCU", en adelante ICCU, mediante Decreto Ordenanzal No 00261 de 2008, Decreto Ordenanzal 068 del 2015, como un establecimiento público del sector descentralizado del Orden departamental, con personería jurídica, autonomía administrativa y financiera y patrimonio independiente, adscrito a la Secretaría de transporte y Movilidad.

Que son funciones de la Secretaría de Transporte y Movilidad, en adelante STMC, formular y orientar las políticas en el marco de las competencias del Departamento, sobre la regulación y el control del tránsito; el transporte público urbano en todas sus modalidades; los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo; el mejoramiento de las condiciones de movilidad; y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte; así como participar y orientar las políticas públicas, para la formulación de los planes, programas y los proyectos de inversión respecto a la construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte del Departamento.

Que el artículo 4 del Decreto Ordenanzal mencionado, establece que el ICCU tiene como misión, ejecutar proyectos de infraestructura física y acciones de mantenimiento y mejoramiento para que los habitantes de Cundinamarca se movilicen de manera adecuada, disfruten del espacio público, mejoren su calidad de vida y alcancen el desarrollo sostenible.

Que el Decreto Ordenanzal 00261 del 2008, en su numeral 6.14, del artículo 6, establece: Elaborar los estudios requeridos para definir los peajes, tasas, tarifas, contribución de valorización en los proyectos a su cargo y otras modalidades de financiación a cobrar por el uso o para la construcción, mantenimiento o rehabilitación de la infraestructura del sector transporte.

La administración departamental, consciente de la relación directa que existe entre el acceso y conectividad a las ciudades y corredores principales y los índices de desarrollo territorial y competitividad, y su aporte para la consolidación de una Paz Estable y Duradera, diseñó el proyecto denominado "Fortalecimiento de la red vial regional a través de esquemas especiales de recaudo en el Departamento de Cundinamarca", a través del cual se gestionará la materialización del proyecto memorable PLAN 500, consignado en el Plan de Desarrollo "¡Cundinamarca Región que Progresa! 2020-2023", con el cual se espera intervenir 500 kilómetros de vías para consolidar el flujo productivo de la Región, reduciendo costos de transacción y tiempos de desplazamiento, abriendo mercados y facilitando el acceso a bienes y servicios.

Que el ICCU tiene a su cargo el mantenimiento, conservación y mejoramiento de la red vial Departamental y, para ello, cuenta con los recursos que le asigna el presupuesto departamental y los que se obtienen del recaudo de la tasa de peaje, en las estaciones que actualmente están ubicadas en la red vial departamental a su cargo. Con dichos recursos, el ICCU busca adelantar la ejecución de los proyectos viales que proporcionen adecuados niveles de servicio a los usuarios de la infraestructura de transporte vial.

Los recursos de la tasa de peaje que se cobren en las casetas de recaudo en vías no concesionadas serán empleados de acuerdo con las siguientes prioridades: Mantenimiento rutinario y periódico, construcción de obras de transitabilidad y de estabilización, servicios adicionales como la prestación de actividades complementarias a la infraestructura vial del Departamento de Cundinamarca, y/o gestión y pago de mecanismos de financiación que permitan ejecutar estas actividades.

Que el 21 de Diciembre de 1995, mediante acta de entrega de las estaciones de recaudo de la tasa de peaje, que se encuentran ubicadas en la vías transferidas al Departamento de Cundinamarca, el Instituto Nacional de Vías, hace entrega física de la estación para el recaudo de la tasa de peaje a que hace referencia el convenio Interadministrativo N. 1110 del 22 de Noviembre de 1995, ubicada en la vía transferida mediante convenio N. 245 del 24 de marzo de 1995 y Otro Si de Julio de 1995.

Que la Estación de Peaje San Miguel fue entregada por el Instituto Nacional De Vías, al Departamento de Cundinamarca con toda su infraestructura física y en operación de acuerdo con los inventarios descritos en el Acta de entrega. Que la Estación de peaje San Miguel, se puso en funcionamiento mediante Resolución N. 9751 del 8 de noviembre de 1985, expedida por el extinto Ministerio de Obras Públicas y Transporte, fue entregada al Departamento como parte de la infraestructura de transporte y opero sin contratiempo hasta que fue afectada por problemas de orden público.

Que la estación de peaje Pacho cuenta con concepto vinculante previo al establecimiento de una estación de peaje en el proyecto vial Zipaquirá-Pacho-La Palma de acuerdo con la Resolución 1808 del 23 mayo de 2013 y su operación inició el 10 de febrero de 2021.

La estación de peaje La Balsa cuenta con concepto vinculante previo al establecimiento de una estación de peaje en el proyecto vial Ubaté-Lenguazaque-Villapinzón de acuerdo con la Resolución 1807 del 23 mayo de 2013 y su operación inició el 8 de marzo de 2021.

La estación de peaje Amoladero cuenta con concepto vinculante previo al establecimiento de una (1) estación denominada el Amoladero, la cual hace parte del proyecto Vial Guasca-Gachetá-Ubalá de acuerdo con la Resolución 5503 del 4 de diciembre de 2017 y su operación inició el 15 de febrero de 2021.

Dentro del contrato de Concesión 049 de 1998 se incluyó la administración y operación del peaje denominado Nuevo Salto el cual se encuentra ubicado dentro del corredor Chusacá - San Antonio del Tequendama - Viotá - El portillo, dicha administración inició su ejecución el 14 de diciembre de 1998; el 31 de marzo de 2021 con la obtención del ingreso real del Contrato adicional 20 de 2010, se dió inició a su etapa de reversión la cual terminó el 22 de octubre de 2021 y finalmente se liquidó el 13 de julio de 2022 según consta en acta de la misma fecha. Es por lo anterior que, desde el 01 de abril de 2021, el ICCU tiene a cargo la mencionada caseta de recaudo.

Teniendo en cuenta que en los Decretos: (i) 506 de 22 de diciembre de 2021; (ii) 505 de 22 de diciembre de 2021; (iii) 507 de 22 de diciembre de 2021; (iv) 508 de 22 de diciembre de 2021 y (v) 509 de fecha 22 de diciembre de 2021, establecen que: "Para financiar las actividades adicionales de seguridad vial, del costo total recaudado de la tarifa plena de peaje para cada categoría, se consignará la suma de $300 en cuenta especial que será administrada por el ICCU", se destinarán parte de estos recursos para respaldar el pago del convenio que resulte del presente estudio previo.

El ICCU comprometerá los recursos para el convenio con cargo al proyecto registrado en el Banco Departamental de Proyectos con el BPIN-2020004250213 Fortalecimiento de la red vial regional a través de esquemas especiales de recaudo en el Departamento de Cundinamarca, META 227 Rehabilitar 130 kilómetros de vías de segundo orden. PRODUCTO 2402027 Peaje de la red vial secundaria con servicio de administración- Recurso 1-0305 fondo de seguridad vial.

Por otra parte, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas, contiene iniciativas que contribuyen específicamente al cumplimiento de los siguientes objetivos de desarrollo sostenible:

-Objetivo 3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades:
Meta 6: Para 2030, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.
-Objetivo 7: Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna:
Meta 1: De aquí a 2030, garantizar el acceso universal a servicios energéticos asequibles, fiables y modernos.
Meta 2: De aquí a 2030, aumentar considerablemente la proporción de energía renovable en el conjunto de fuentes energéticas.
Meta 3: De aquí a 2030, duplicar la tasa mundial de mejora de la eficiencia energética.

-Objetivo 8: Promover el crecimiento económico inclusivo y sostenible, el empleo y el trabajo decente para todos:
Meta 4: Mejorar progresivamente, de aquí a 2030, la producción y el consumo eficientes de los recursos mundiales y procurar desvincular el crecimiento económico de la degradación del medio ambiente, conforme al Marco Decenal de Programas sobre modalidades de Consumo y Producción Sostenibles, empezando por los países desarrollados.
-Objetivo 9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación:
Meta 1: Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.
-Objetivo 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles:
Meta 2: De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.
Meta 3: De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.
Metra 6: De aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo per capita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.
Meta 7: De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.
-Objetivo 13: Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos:
Meta 2: Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales.
-Objetivo 16: Promover sociedades justas, pacíficas e inclusivas:
Meta 1: Reducir significativamente todas las formas de violencia y las correspondientes tasas de mortalidad en todo el mundo.

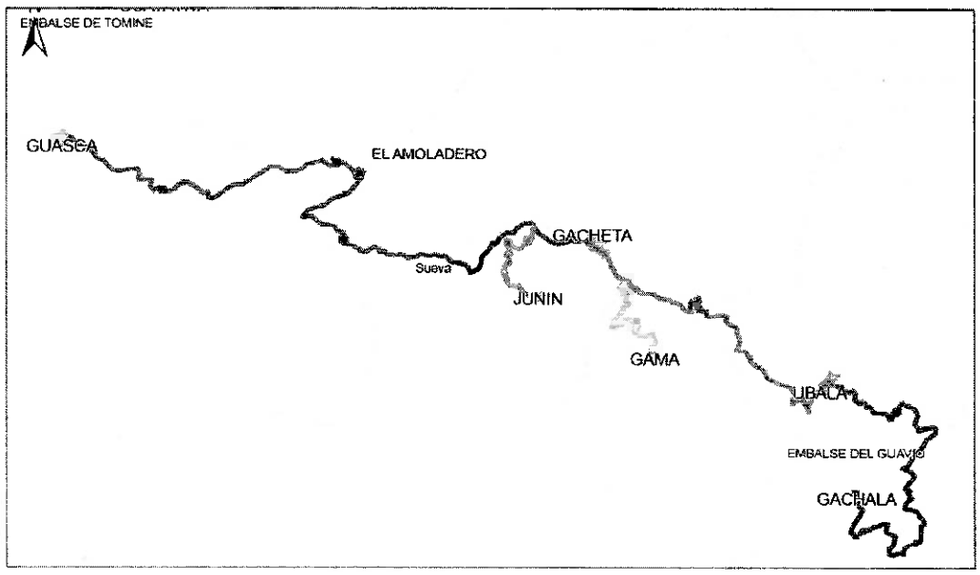
Con el fin de atender las necesidades del Departamento de Cundinamarca y para que la Administración Departamental brinde las mejores condiciones de movilidad a la comunidad, se busca materializar un convenio Interadministrativo entre el ICCU y la STMC, para que de manera conjunta y articulada, se ejecuten estrategias de previsión y prevención, cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte, gestión y promoción de la seguridad vial en las vías del departamento de Cundinamarca, tendientes a combatir los altos índices de accidentalidad.

Alcance de las vías no concesionadas objeto del convenio que se pretende suscribir:

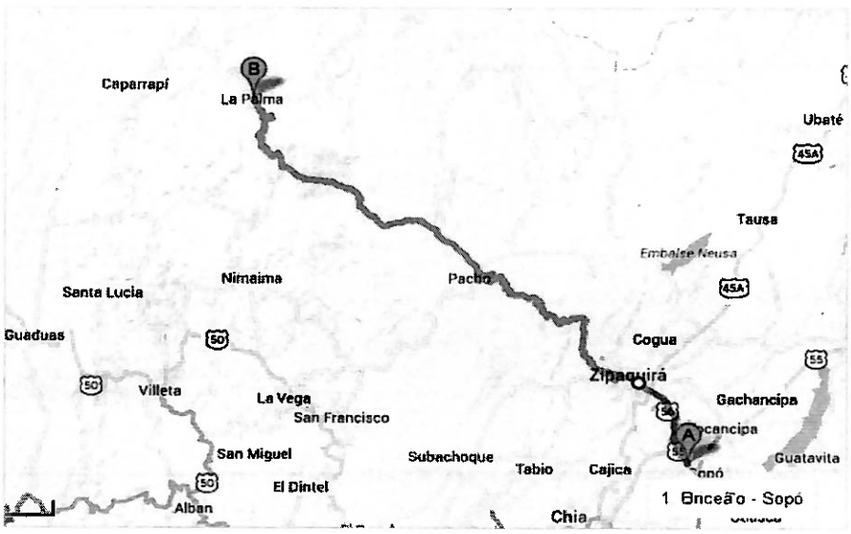
1. CASETA DE RECAUDO SAN MIGUEL: VÍA CHUSACÁ - SIBATÉ – FUSAGASUGÁ – PASCA.



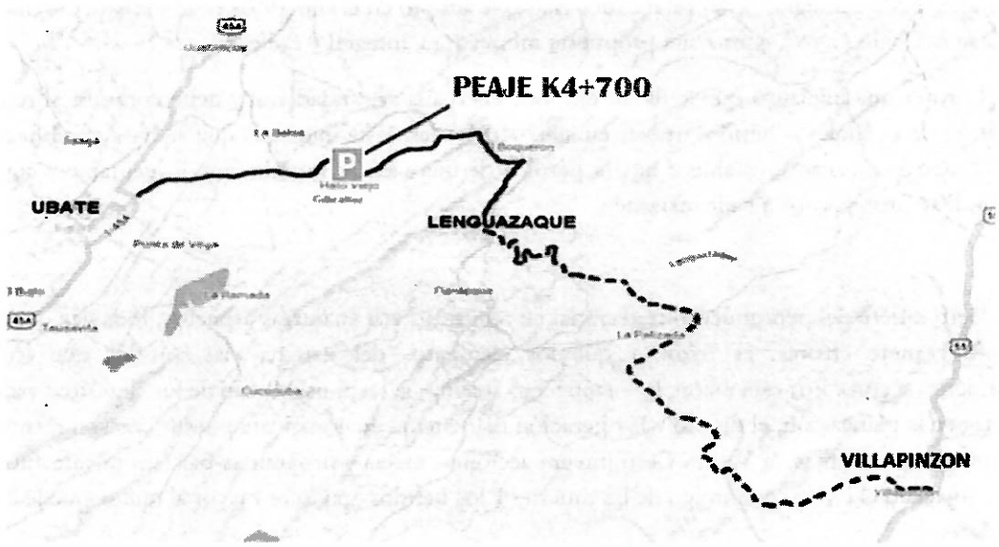
2. CASETA DE RECAUDO AMOLADERO: VÍA GUASCA - GACHETA - UBALÁ - GACHALÁ.



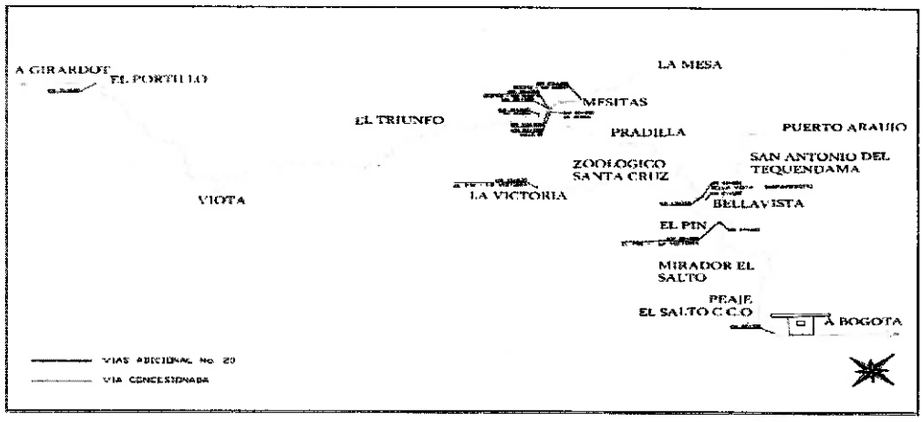
3. CASETA DE RECAUDO PACHO: VÍA ZIPAQUIRÁ - PACHO - LA PALMA



4. CASETA DE RECAUDO LA BALSA: VÍA UBATÉ - LENGUAZAQUE - VILLAPINZÓN.



5. CASETA DE RECAUDO NUEVO SALTO: VÍA CHUSACÁ - EL COLEGIO - VIOTÁ - EL PORTILLO



CONTEXTO INTERNACIONAL

Para hacer un abordaje integral de las fatalidades viales, se adoptó en el año 1997, en el Parlamento Sueco, la política "Visión Zero o Visión Cero", como una propuesta innovadora, integral y radical.

La Visión Cero es una iniciativa que le da un enfoque ético a la seguridad vial y tiene como ideal reducir a cero el número de víctimas fatales o heridos graves en siniestros viales. Esta iniciativa que se basa en el hecho que como humanos cometemos errores, establece que la pérdida de una vida es moralmente inaceptable y considera que el sistema vial debe protegernos a cada instante.

La Visión Cero difiere del pensamiento tradicional en seguridad vial en varios aspectos; toda vez que acepta que el ser humano comete errores, es frágil, y que los elementos del sistema vial son los que condicionan un comportamiento seguro. Por esta razón, la Visión Cero atribuye la responsabilidad de los siniestros viales a las partes involucradas en la planeación, el diseño y la operación del sistema de transporte pues todos son responsables de un desempeño seguro. Además, la Visión Cero integra acciones, metas y programas bajo un mismo fin considerando que para la sociedad el costo económico de las muertes y los heridos graves es mayor al que se puede llegar a invertir protegiéndolas.

Principios de la Visión Cero

- Las fatalidades y lesiones graves son prevenibles: la mayoría de colisiones en el tránsito son prevenibles, por esta razón no se consideran accidentes sino siniestros. Las decisiones políticas, acciones, programas y actores clave (los encargados del diseño, construcción y operación de las vías) tienen un gran impacto en la seguridad vial. La

seguridad vial es una responsabilidad compartida y sus políticas deben estar integradas con otros objetivos de sostenibilidad ambiental, social, económica, de salud pública y calidad de vida, para lograr reducir el número de víctimas de siniestros viales

- El sistema de transporte debe ser seguro: como en otro tipo de transporte (por ejemplo, el sistema de transporte aéreo), el sistema de transporte vial debe dar prioridad a la vida humana y la salud desde su planeación, diseño, operación y mantenimiento; la seguridad vial debe ser intrínseca al sistema de transporte. El sistema de transporte debe operar de manera segura velando por la vida y salud de todos sus usuarios por encima de la capacidad del mismo, garantizando su protección y seguridad sin importar el modo de transporte, género, edad ni condición física o socioeconómica.

- Cometer errores es de humanos: los posibles errores deben ser tenidos en cuenta en el proceso de planeación, diseño y operación de un sistema de transporte y deben mitigarse por medio de infraestructura. Es importante priorizar acciones enfocadas al desarrollo de infraestructura segura que mitigue posibles conflictos y otros elementos antes de intentar influenciar el comportamiento individual.

- A mayor velocidad, mayor es la gravedad del siniestro: la velocidad tiene un impacto directo en la seguridad vial, pues incrementa las probabilidades de estar involucrado en un siniestro y aumenta la gravedad de las consecuencias del mismo, ya que la fuerza del impacto influye directamente en el cuerpo humano. La velocidad de las vías debe determinarse según el contexto, función y vulnerabilidad de los usuarios, es decir que una vía comercial con alto flujo peatonal no puede tener las mismas características y velocidades de diseño que una vía en una zona rural. Este principio incorpora el hecho de que el cuerpo humano es vulnerable a lesiones.

CONTEXTO NACIONAL

Como ya se mencionó, el artículo 2 de la Constitución Política de Colombia 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; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo […]".

La Ley 769 de 2002, modificada por la ley 1383 de 2010 y por el Decreto Ley 0019 de 2012, en su artículo tercero y sexto respectivamente, establece que los organismos de tránsito de carácter Departamental son autoridades de tránsito y que como autoridad y como organismo de tránsito tienen jurisdicción y competencia, exclusivamente en los Municipios que no cuentan con autoridad y organismo de tránsito reconocido por el Ministerio de Transporte, adicionalmente, el artículo séptimo de la citada Ley define que dichas autoridades de tránsito deben velar por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privada abiertas al público y que sus funciones son de carácter regulatorio y sancionatorio, además de ello, que sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

La ley 1310 de 2009, Capitulo 2, de la jerarquía, la creación e ingreso, en su artículo 6, Párrafo 2, establece que …"La profesión de agente de Tránsito por realizar funciones que exigen el desarrollo de procesos y procedimientos en

labores técnicas misionales y de apoyo; así como las relacionadas con la aplicación de la ciencia y la tecnología como policía judicial, pertenecen a la carrera administrativa a nivel técnico y comprenderá los siguientes grados en escala descendente…"

Que la ley 2197 de 2022, modificó la ley 1310 de 2009, y definió lo siguiente:

"…Agente de Tránsito y Transporte: Todo empleado público o contratista, que tiene como funciones u obligaciones, regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley 1310 de 2009, respecto de la carrera administrativa;

Autoridad de Tránsito y Transporte: Toda entidad pública o empleado público que este acreditado conforme al Artículo 3 de la Ley 769 de 2002;

Agente de Tránsito y Transporte: Todo empleado público o contratista, que tiene como funciones u obligaciones, regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley 1310 de 2009, respecto de la carrera administrativa;

Grupo de Control Vial o Cuerpo de Agentes de Tránsito: Grupo de empleados públicos o contratistas que tiene como funciones y obligaciones, regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en, cada uno de los entes territoriales, vinculados legal y/o contractualmente, a los organismos de tránsito y transporte."

El artículo 57 modifico el Artículo 4 de la Ley 1310 de 2009, así:

(…) ARTICULO 4. JURISDICCION. "Sin perjuicio de la colaboración que deben prestar las distintas autoridades de tránsito, cada una de ellas ejercerá sus funciones en el territorio de su jurisdicción, de la siguiente manera: La Policía de Carreteras de la Policía Nacional en las carreteras nacionales ; las autoridades de tránsito de que trata el Artículo 3 de la ley 769 de 2002, como son los agentes de tránsito de los organismos departamentales en aquellos municipios donde no hayan organismos de tránsito o en aquellos donde hay organismo de tránsito clasificado por el Ministerio de Transporte, pero que no cuenta con Agentes de Tránsito; los agentes de tránsito municipales o distritales en el perímetro urbano y rural no atendido por la Policía de Carreteras de sus municipios.

Cada municipio contara como mínimo con inspector de Policía con funciones de tránsito y transporte o con un inspector de Tránsito y transporte y un número de agentes de tránsito y transporte, de acuerdo con su necesidad y capacidad fiscal, que actuara únicamente en su respectiva jurisdicción (o bajo convenios con otros municipios u organismo de tránsito departamental), los cuales por su rango de autoridad y tener funciones de policía judicial no podrán ser objeto de delegación o contratar con particulares, salvo los que excepcionalmente se contraten para atender proyectos de control en vía específicos o para solventar ciertas situaciones que lo justifiquen."

El título IX normas por las cuales se modifica la ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito terrestre establece:

"[...] ARTÍCULO 58. Modifíquese el Artículo 7 de la ley 769 de 2002, el cual quedara así: ARTICULO 7. CUMPLIMIENTO REGIMEN NORMATIVO. Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

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.

Cada organismo de tránsito contara con un cuerpo de agentes de tránsito que podrá ser contratado, como personal de planta o excepcionalmente por prestación de servicios para determinadas épocas o situaciones que determinen la necesidad de dicho servicio. Actuarán en su respectiva jurisdicción, salvo que, por una necesidad del servicio, un municipio o departamento a través de su autoridad de tránsito, deba apoyar a otra entidad territorial.

El Ministerio de Transporte tendrá a su cargo un cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional que velará por el cumplimiento del régimen normativo de tránsito en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios.

Cualquier autoridad de tránsito, entiéndase agentes o inspectores, están facultados para abocar el conocimiento de una infracción o de un accidente mientras la autoridad competente asume la investigación, aun en las carreteras nacionales de su jurisdicción y en especial cuando la Policía Nacional, no tiene personal dispuesto en dicha jurisdicción.

PARAGRAFO 1. La Policía Nacional con los servicios especializados de Policía de Carreteras y Policía Urbana de Tránsito, contribuirá con la misión de brindar seguridad y tranquilidad a los usuarios de la Red Vial Nacional.

PARÁGRAFO 2. La Policía Nacional reglamentara el funcionamiento de la Seccional de Formación y Especialización en Seguridad Vial, de sus cuerpos especializados de policía urbana de tránsito y policía de carreteras, como instituto docente con la facultad de expedir títulos de idoneidad en esta área, en concordancia con la Ley 115. de 1994.

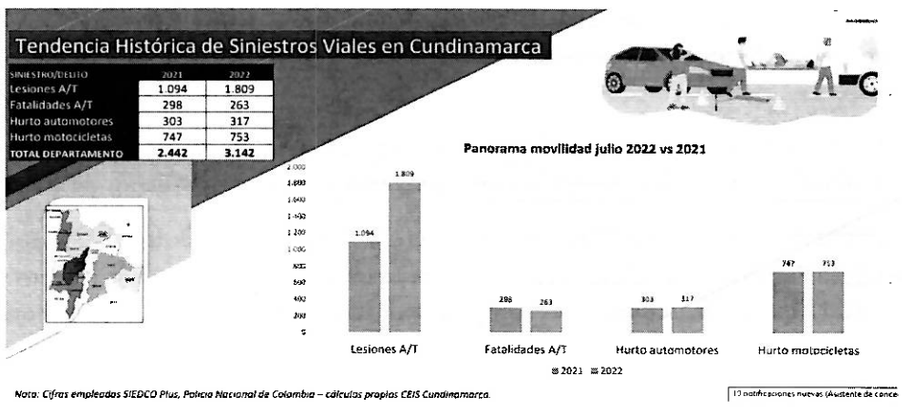
PARÁGRAFO 3. El Ministerio de Transporte, a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, podrá asistir técnicamente a las Instituciones de Educación Superior, que promocionen dentro de sus ofertas académicas. La Formación y Especialización en Seguridad Vial que las autoridades territoriales requieren para sus autoridades de tránsito.

PARÁGRAFO 4. Los organismos de tránsito podrán celebrar contratos y/o convenios con los cuerpos especializados de policía urbana de tránsito mediante contrato especial pagado por los distritos, municipios y departamentos y celebrado con la Dirección General de la Policía. Estos contratos podrán ser temporales o permanentes, con la facultad para la policía de cambiar a sus integrantes por las causales establecidas en el reglamento interno de la institución policial.

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 59. Las entidades territoriales podrán destinar hasta un 50% de los recursos provenientes de las multas y sanciones por infracciones de tránsito para la ejecución de acciones y medidas que permitan realizar labores de control operativo y regulación de tránsito en los territorios, con el propósito de verificar el cumplimiento de las normas de seguridad vial. [...]"

Sumado a lo anterior, la tendencia de siniestros viales y hechos de tránsito que afectan las vías como generadores de accidentes que afectan la vida, la integridad física y los bienes, el Gobierno Nacional define como prioridad y Política de Estado la seguridad vial, lo cual se concretó en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2013 – 2021, el cual debe ser aplicado en todo el territorio nacional, en el orden nacional, departamental y municipal, con el objetivo implementar acciones que permitan la disminución del número de víctimas fatales en un 25% por hechos de tránsito a nivel nacional para el año 2021, a través de un trabajo intersectorial e interinstitucional coordinado, con el fin de fomentar una movilidad que proteja la vida humana.



El Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia, potencia mundial de la vida", contempla el fortalecimiento de la seguridad vial para la protección de la vida para mitigar los riesgos que impactan la seguridad vial.

En el Plan Nacional de Seguridad Vial para la vigencia 2022-2031, el Gobierno nacional adopta el modelo de Sistema Seguro como el enfoque que continuará guiando la gestión de la seguridad vial, lo cual le permitirá a Colombia avanzar hacia un modelo que centra sus esfuerzos en el cuidado del ser humano. Con la adopción de este enfoque, la seguridad vial tendrá como premisa principal que ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial.

CONTEXTO DEPARTAMENTAL

La Gobernación de Cundinamarca en el Plan de Desarrollo Departamental 2020-2023, "CUNDINAMARCA, ¡REGIÓN QUE PROGRESA!" adoptado mediante Ordenanza No. 011 de 2020, estructurado a través de líneas estratégicas, cuenta con la línea "MAS INTEGRACIÓN" cuyo objetivo es fortalecer el departamento con soluciones prácticas basadas en la generación de confianza institucional y territorial, desde un enfoque prospectivo donde todos aportamos y nos beneficiamos. Este plan de desarrollo entiende que, para progresar, avanzar, ser mucho más competitivos y ofrecer un mayor desarrollo social a nuestros pobladores, es absolutamente necesario gestionar y organizar las relaciones que se dan entre el departamento y su entorno.

Como meta de bienestar contamos con la reducción de en el tiempo promedio de desplazamiento entre los municipios de sabana centro, encontrando la meta de producto 355, como implementación de un plan maestro de movilidad a nivel departamental con dimensión municipal y regional así:

METAS DE BIENESTAR			METAS DE PRODUCTO				
Descripción	Línea Base	Resultado esperado a 2024	N°	Descripción	Línea base	Resultado esperado a 2024	Líder
Reducir el tiempo promedio de desplazamiento entre los municipios de Sabana Centro, sabana de occidente, Soacha hacia Bogotá	91	45	353	Mantener la operación del ente gestor de los proyectos de transporte masivo regional.	1	1	Secretaría de Transporte y Movilidad
			354	Elaborar un estudio para la viabilidad del sistema de transporte férreo de pasajeros del sur (Soacha-Bogotá).	0	1	Secretaría de Transporte y Movilidad
			356	Implementar un plan maestro de movilidad a nivel departamental con dimensión municipal y regional.	1	1	Secretaría de Transporte y Movilidad

La implementación del plan maestro de movilidad a nivel departamental con dimensión municipal y regional de Cundinamarca, tiene como objetivo general la formulación de manera conjunta de sistemas y proyectos de infraestructura vial, de servicios públicos y de equipamientos que reduzcan los desequilibrios socioeconómicos, culturales y preserven el medio natural; los objetivos del proyecto son: a. Articular las políticas, programas, planes, y proyectos en materia de infraestructura, movilidad y seguridad; b. Formular una hoja de ruta en materia de movilidad para la región Cundinamarca – Bogotá; c. Llegar a las regiones con propuestas articuladas en materia de movilidad, transporte y seguridad, a través de los siguientes productos: Documento soporte formulación de proyectos departamentales: 1: PRODUCTO: Documentos de planeación ✓ Producto 2: PRODUCTO: Documentos metodológicos ✓ Producto 3: PRODUCTO: Documentos de lineamientos técnicos.

El Plan Maestro de Movilidad busca brindar las condiciones necesarias que hagan viable el tipo de desplazamiento que la ciudadanía requiere. Para ello se ha planteado un modelo de movilidad sostenible que permita consolidar un territorio más equilibrado y accesible, en el cual sea posible dar cabida a políticas dirigidas a una gestión racional de

la demanda de la movilidad, donde prime el interés general sobre el particular y se reste protagonismo a las tradicionales políticas de oferta, basadas, casi exclusivamente, en la provisión de infraestructura.

La problemática causada por el crecimiento desordenado de las ciudades es típicamente afrontada por las entidades a cargo de la planeación de manera sectorial, ha conducido a desarticulaciones funcionales de la vida urbana, razón por la cual se hace necesario coordinar y ensamblar los procesos de cada uno de los sectores enfocándose hacia el mismo modelo de ciudad, estableciendo estrategias, políticas y proyectos que obedezcan a las políticas e inversiones globales del desarrollo y crecimiento de ciudad. A esto se le llama Planeación Integral del Territorio, la cual debe ser abordada desde una perspectiva amplia de logística del territorio, en la medida en que no solamente afecta al sistema de movilidad sino a la prestación de otros servicios.

De acuerdo con lo anterior se pretende formular un proyecto que permita el desarrollo integral del sector de movilidad a través de la regulación del flujo vehicular y la aplicación del componente normativo a través de estrategias metodológicas que impacten los corredores viales no concesionados aportando junto con el ICCU en la operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación y dar cumplimiento a los objetivos de la meta consistente en llegar a las regiones con propuestas articuladas en materia de movilidad, transporte y seguridad; esta articulación se realizará desde los diferentes sistemas de movilidad y de transporte, en lo correspondiente a lass acciones operativas, estrategias y planes, aportando a la mejora en los Planes Maestros de Movilidad y Tránsito, disminuyendo los siniestros fatales en accidentes de tránsito; los tiempos de desplazamiento.

DESCRIPCIÓN	INDICADORES	FUENTES DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
OBJETIVO GENERAL Formular de manera conjunta sistemas y proyectos de infraestructura vial, de servicios públicos y de equipamientos que reduzcan los desequilibrios socioeconómicos, culturales y preserven el medio natural.	Normas y reglamentos sobre las políticas regulatorias de transporte, tránsito e infraestructura realizadas y publicadas META:1	Encuesta de Movilidad de Bogotá 2019 de la Secretaria de Movilidad de Bogotá Reporte de información de la secretaría de transporte y Movilidad del Departamento de Cundinamarca. Plan Nacional de Seguridad Vial Colombia 2011 - 2021	El crecimiento de la población colombiana se percibe claramente en los tres últimos censos realizados por el DANE en 1993, 2005 y 2018. De acuerdo con la entidad, la población nacional alcanzó en este último año los 48 millones de habitantes. Cundinamarca, por su parte, tiene una población de 2.919.060 habitantes, con lo cual es el cuarto departamento más poblado del país.
PRODUCTOS **Objetivos específicos** 1. Articular las políticas, programas, planes, y proyectos en materia de infraestructura, movilidad y seguridad 2 Formular una hoja de ruta en materia de movilidad para la región Cundinamarca – Bogotá 3. Llegar a las regiones con propuestas articuladas en materia de movilidad, transporte y seguridad	1. PRODUCTO: Documentos de planeación META: 1 INDICADOR . Indicador de Gestión UNIDAD DE MEDIDA: numero 2. PRODUCTO: Documentos metodológicos META:1 INDICADOR: Indicador de Gestión UNIDAD DE MEDIDA: Numero 3. PRODUCTO: Documentos de lineamientos técnicos META:1 INDICADOR: Indicador de Gestión UNIDAD DE MEDIDA: Numero	Informes de la Secretaria de transporte y movilidad del Departamento. Plan Nacional de Seguridad Vial Colombia 2011 - 2021 Encuesta de Movilidad de Bogotá 2019 de la Secretaria de Movilidad de Bogotá Reporte de información de la secretaría de transporte y Movilidad del Departamento de Cundinamarca. Plan Nacional de Seguridad Vial Colombia 2011 – 2021	1. Generar confianza en la comunidad a través de políticas claras 2. Ahorros en costos y tiempos de movilización de bienes y personas. 3. Promover el uso de modos alternativos de transporte eficientes y su productividad sectorial

Es importante señalar que, el Plan Departamental de Seguridad Vial, adoptado mediante Decreto Departamental No. 388 de 2017, en el Pilar Comportamiento Humano cuyo objeto consiste en aproximarse de manera integral a los procesos de formación, información y comunicación para fomentar buenas prácticas en la vía, incluye los

programas a ejecutar con miras a la disminución de la accidentalidad y a la promoción de la seguridad vial, que consiste en: a.- Formación en Seguridad vial, b.- Mayor efectividad en las medidas y acciones de control y; c.- usuarios de las vías transitando más seguros y en el Pilar Infraestructura, subprogramas a.- infraestructura para la seguridad vial, una de cuyas estrategias consiste en la señalización de malla vial del Departamento. b.- Políticas de seguridad vial con impacto en la infraestructura.

A su vez, el Decreto Ordenanzal N° 510 del 26 de diciembre de 2022. "Por el cual se establece la estructura de la administración pública departamental, se define la organización interna y las funciones de las dependencias del sector central de la administración pública de Cundinamarca y se dictan otras disposiciones" establece que el sector administrativo de Transporte y Movilidad está integrado por la Secretaría de Transporte y Movilidad y los organismos y entidades que se le adscriban o vinculen y se orienta a garantizar la planeación, gestión, ordenamiento, desarrollo armónico y sostenible del Departamento en los aspectos de tránsito, transporte, seguridad e infraestructura vial y de transporte.

En los artículos 292 y 293 del Decreto Ordenanzal 510 de 2022, prescribe que la Secretaría de Transporte y Movilidad como dependencia rectora de las políticas del sector de tránsito y transporte, seguridad e infraestructura vial y de transporte, tiene como misión orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad y asegurar la organización y mantenimiento del orden en materia de tránsito y transporte, garantizando la preservación y mejoramiento de la seguridad y la calidad de vida de la comunidad del Departamento y tiene como uno de sus objetivos, atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga, tanto vehicular como peatonal, de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y de su expansión en el área de interconexión con el Distrito Capital y con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior.

En el artículo 295 del Decreto Ordenanzal No.510 de 2022, establece como funciones de la Secretaría de Transporte y Movilidad, entre otras: "[…]1. Formular y orientar las políticas en el marco de las competencias del Departamento, sobre la regulación y el control del tránsito; el transporte público urbano en todas sus modalidades; los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo; en el mejoramiento de las condiciones de movilidad; y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte. 10. Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Departamento, como primara autoridad en el sector. 13. Diseñar, formular, establecer y ejecutar los planes, programas y campañas en materia de prevención de la accidentalidad y en educación vial. 15. Realizar control efectivo y vigilar el cumplimiento de las normas de tránsito. 20. Asumir las funciones reguladoras y de control que sean trasferidas al Departamento por el gobierno Nacional en materia de tránsito. 25. Diseñar, formular y ejecutar programas y proyectos de prevención de la accidentalidad. 27. Dirigir las acciones para la recuperación de cartera y la ejecución de procesos de cobro coactivo a ciudadanos por multas de tránsito […]".

Denótese que la STMC, tiene jurisdicción y competencia en 104 de los 116 Municipios del Departamento de Cundinamarca y entorno al logro de las metas y objetivos del Plan Departamental de Desarrollo y del Plan de Seguridad vial, la STMC busca beneficiar a la población del Departamento de Cundinamarca, en especial a la población de los 104 municipios del Departamento que no cuentan con organismo de Tránsito reconocido por el Ministerio de Transporte, a través de 13 sedes operativas como se indica en el siguiente cuadro:

SEDE OPERATIVA	MUNICIPIOS QUE LA CONFORMAN
CHOCONTÁ	Chocontá, Villapinzón, Macheta, Manta, Tibirita, Sesquilé, Gachancipá, Suesca y Lenguazaque.
COTA	Cota, Tabio, Tenjo, Bojacá y Zipacón.
LA MESA	La Mesa, Anapoima, Anolaima, Cachipay, Apulo, El Colegio, San Antonio del Tequendama, Tena y Viotá.
RICAURTE	Ricaurte, Agua de Dios, Beltrán, Guataquí, Jerusalén, Nariño, Nilo y Tocaima.
VILLETA	Villeta, Albán, Bituima, Chaguaní, Guayabal de Síquima, La Vega, La Peña, Nimaima, Nocaima, Pulí, Quebrada Negra, Quipile, San Juan de Rio Seco, Sasaima, Utica, Vergara y Vianí.
EL ROSAL	El Rosal, San Francisco, Supatá, Subachoque.
SIBATÉ	Sibaté, Granada.
CAJICÁ	Cajicá, Carmen de Carupa, Cogua, Cucunubá, El Peñon, Fúquene, Guachetá, La Palma, Nemocón, Paime, San Cayetano, Simijaca, Susa, Tausa, Villagómez, Sutatausa, Yacopí y Topaipi.
CÁQUEZA	Cáqueza, Chipaque, Choachí, Fómeque, Fosca, Guayabetal, Gutiérrez, Medina, Paratebueno, Quetame, Ubaque, Une.
LA CALERA	La Calera, Gachalá, Gacheta, Gama, Guasca , Guatavita, Junín, Sopo y Ubalá
ARBELÁEZ	Arbeláez, San Bernardo, Pandi, Cabrera, Venecia, Tibacuy y Pasca.
PUERTO SALGAR	Puerto Salgar, Caparrapi y Guaduas
TOCANCIPÁ	Tocancipá.

Así mismo y de conformidad con el Decreto Ordenanzal N. 510 de 2022, a la Gerencia de Control y Vigilancia de Transporte se le han asignado funciones tales como: "[…] …Programar y coordinar Ia ejecución de los operativos de control efectivo de tránsito y transporte y de los operativos de control preventivo en las vías locales y terciarias de los municipios de Cundinamarca que no cuentan con organismo de Tránsito municipalizado y apoyar a los organismos competentes en los operativos de control en las vías en las vías locales y terciarias de los municipios de Cundinamarca que no cuentan con organismo de Tránsito municipalizado.

De otra parte, la STMC ha garantizado el cumplimiento de los servicios de tránsito a través de distintos convenios firmados con la Policía Nacional; sin embargo el Ministerio de Defensa Nacional, a través de la resolución 6781 del 20 diciembre 2019, adoptó la Política Marco de Convivencia y Seguridad Ciudadana, en cuanto a que las funciones de tránsito desarrolladas por la Policía Nacional en los distintos distritos y ciudades capitales, debe reubicarse en la modalidad de vigilancia, situación dada a conocer a la STMC por parte del Departamento de Policía de Cundinamarca a través de Rads. GS20 21050165/180 del 21 abril de 2021, quienes informan: "De parte del Subcomandante del Departamento de Policía de Cundinamarca y por ende la Secretaría Seccional de Tránsito y Transporte de Cundinamarca, se encuentran sujetos a las directrices emanadas por el Ministerio de Defensa Nacional a través de la resolución 6781 del 20 diciembre 2019, por la cual se adopta la Política Marco de Convivencia y Seguridad Ciudadana, en cuanto a que las funciones de tránsito desarrolladas por la Policía Nacional en los distintos distritos y ciudades capitales, debe reubicarse en la modalidad de vigilancia y nos insta a la obligatoriedad a partir del día martes 18 de mayo de 2021 a contar con el personal de agentes de tránsito civil, con las cuales se atienda la operatividad de tránsito en nuestro Departamento."

Que la ley 1310 del 26 de junio de 2009, modificada por la ley 2197 de 2022, mediante la cual se unifican normas sobre agentes de tránsito y transporte y grupos de control vial de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones, establece que la actividad de Agente de Tránsito y Transporte es una profesión y como tal deberán recibir una formación académica integral acorde con su rango que permita una promoción profesional, cultural y social, con acento en la instrucción ética, moral, física, ecológica, de liderazgo y de servicio comunitario.

A su vez que los cuerpos de agentes de tránsito y transporte de las Entidades Territoriales están instituidos para velar por el cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte y garantizar la libre locomoción de todos los ciudadanos y ejercer de manera permanente, las funciones de:"1. Policía Judicial. Respecto a los hechos punibles de competencia de las autoridades de tránsito de acuerdo al Código de Procedimiento Penal y Código Nacional de Tránsito. 2. Educativa. A través de orientar, capacitar y crear cultura en la comunidad respecto a las normas de tránsito y transporte.3. Preventiva. De la comisión de infracciones o contravenciones, regulando la circulación vehicular y peatonal, vigilando, controlando e interviniendo en el cumplimiento de los procedimientos técnicos, misionales y jurídicos de las normas de tránsito. 4.Solidaridad. Entre los cuerpos de agentes de tránsito y transporte, la comunidad y demás autoridades. 5. Vigilancia cívica. De protección de los recursos naturales relacionados con la calidad del medio ambiente y la ecología, en los ámbitos urbanos y rural contenidos en las actuales normas ambientales y de tránsito y transporte."

Para ICCU es imprescindible cumplir su misión de ejecutar proyectos de infraestructura física y acciones de mantenimiento y mejoramiento, para que los habitantes de Cundinamarca se movilicen de manera adecuada, disfruten del espacio público, mejoren su calidad de vida y se alcance el desarrollo sostenible.

Que conforme a los Decretos No: (i) 506 de fecha 22 de diciembre de 2021; (II) 505 de 22 de diciembre de 2021; (III) 507 de fecha 22 de diciembre de 2021; (IV) 508 de fecha 22 de diciembre de 2021 y (V) 509 de fecha 22 de diciembre de 2021, se estableció: "... del costo total recaudado de la tarifa plena de peaje por cada categoría, se consignará la suma de $300 en cuanta especial que será administrada por el ICCU", para financiar las actividades adicionales de seguridad vial y programas viales.

Que, para cumplir con los decretos mencionados, lo hará a través de la regulación de la circulación, así como la vigilancia, control e intervención en el cumplimiento de las normas de tránsito, competencia que está definida en los agentes de tránsito y transporte que hacen parte de la STMC, siendo el organismos de tránsito que tiene a cargo la función de organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción y el grupo de control vial o cuerpo de agentes de tránsito se encuentran vinculados legal o contractualmente a este organismo.

Con fin de regular el flujo vehicular y peatonal en las vías no concesionadas del departamento de Cundinamarca, es necesario implementar acciones preventivas de asistencia técnica, vigilancia, intervención y control de las normas de tránsito y transporte, conforme a los procedimientos establecidos, con la finalidad de disminuir los altos índices de accidentalidad y siniestros viales, entre la STMC y el ICCU.

Identificación de la alternativa de solución como forma de satisfacer la necesidad.

Para implementar acciones preventivas de asistencia técnica, vigilancia, intervención y control de las normas de tránsito y transporte, conforme a los procedimientos establecidos, con la finalidad de disminuir los altos índices de accidentalidad y siniestros viales, se definió una estrategia, que se pone en ejecución a partir de la identificación de puntos críticos para la accidentalidad y la movilidad, y conlleva acciones que se integran en el siguiente componente:

Componente operativo: Comprende todas las acciones encaminadas a garantizar que en los puntos críticos identificados, se ubiquen los coordinadores que estarán a través de los corredores viales apoyando las acciones operativas de los gestores, en lo que respecta a organización de minutas y recorridos; adicionalmente, apalancar en el flujo vehicular orientando a los actores viales en el uso adecuado de la vía y adviertan en tiempo real sobre los posibles incidentes en cada punto estratégico y de ser necesario, convoquen la intervención de la Policía Nacional, de los organismos de socorro, de las instituciones de salud y demás entidades y autoridades llamadas a participar en la atención de cada incidente según sus características y consecuencias.

En virtud de lo anterior, el ICCU y la STMC evidencian la necesidad de aunar esfuerzos para la puesta en ejecución de la Estrategia de Gestión y Promoción de la Seguridad vial en las vías departamentales no concesionadas.

De igual forma se genera la estrategia de previsión y prevención vial en la cual se busca que los territorios y municipios a través de documentos elaborados, generen estrategias para la reducción de la accidentalidad y con la debida planeación se generen acciones tendientes a mejorar la infraestructura, el crecimiento y el desarrollo de las condiciones de movilidad.

Así las cosas, se encuentran necesaria y por lo tanto justificada la celebración de un convenio interadministrativo que buscará formalizar e institucionalizar la Gestión Territorial interinstitucional en pro de la Seguridad Vial y la movilidad segura.

Por lo anotado, además del principio de colaboración que debe existir entre las autoridades, se encuentra necesario y se justifica la celebración de un (1) convenio interadministrativo para la ejecución de estrategias de previsión y prevención, cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte, gestión y promoción de la seguridad vial en las vías del departamento de Cundinamarca, que busque impactar en los altos índices de accidentalidad;

interviniendo en el comportamiento de los diferentes actores viales, de cara a mitigar los siniestros viales, especialmente en las vías departamentales, en los siguientes componentes:

a. Articulación de las actividades de apoyo a la regulación del tránsito.

b. Implementación de planes de manejo de tráfico.

Y en los siguientes corredores viales no concesionados:

CARRETERRA CRUCE RUTA 40 – Fusagasugá – San Miguel – Chusaca, ruta, 4005; PACHO- Proyecto vial Zipaquirá-Pacho-La Palma; LA BALSA proyecto vial Ubaté-Lenguazaque-Villapinzón; EL AMOLADERO, la cual hace parte del proyecto Vial Guasca-Gachetá-Ubalá-Gachalá; NUEVO SALTO: vía chusacá - el colegio - viotá - el portillo.

Conforme a lo anterior, existe un propósito común de garantizar las condiciones necesarias en la debida movilidad y seguridad de los usuarios viales mediante actividades complementarias, como adquisición de elementos para reforzar la seguridad vial y ejercer control y vigilancia para los operativos viales.

El trabajo mancomunado que implica la ejecución de este convenio se realizará con sujeción a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad, sin perjuicio de la autonomía e independencia de que gozan cada una de las partes firmantes, teniendo en cuenta que las PARTES se encuentran sometidas a lo normado y lo estipulado en la Ley 489 de 1998, la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, y demás normas vigentes en el momento de su ejecución.

Para hacer efectiva estas disposiciones, en concordancia a lo establecido en el principio de coordinación del que trata la Ley 489 de 1998, a las funciones de los entes territoriales del orden departamental y Municipal y a las disposiciones previstas en el Plan Departamental de Desarrollo, se ha evidenciado la necesidad que las acciones de la STMC vinculen el desarrollo de alianzas interinstitucionales que le permitan garantizar el cumplimiento de los objetivos, metas y prioridades del Plan de Desarrollo " Cundinamarca Región que progresa 2020 - 2024", como se pretende entre las dos entidades referenciadas.

En este orden de ideas se plantea la conveniencia de celebrar a través de la modalidad de Convenio entre la STMC y el ICCU, el cual encuentra su sustento en las consideraciones precedentes, a fin de aunar esfuerzos para el desarrollo del proyecto, en el componente señalado, lo anterior teniendo en cuenta que las entidades atienden a su objeto y misionalidad.

En ese sentido, resulta conveniente la suscripción a través de la modalidad de convenio de asociación, derivado del presente estudio previo, con fundamento en el artículo 209 de la Constitución Política según el cual las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado y de conformidad con los artículos 298 y 311 de la Constitución Política, corresponde a los Departamentos, entre otras funciones, gestionar y promover el desarrollo integral.

De igual forma, el artículo 27 de la Ley 1454 de 2011 señaló como principios del ejercicio de competencias, los siguientes:

> *"1. Coordinación. La Nación y las Entidades Territoriales deberán ejercer sus competencias de manera articulada, coherente y armónica. En desarrollo de este principio, las Entidades territoriales y demás esquemas asociativos se articularán, con las autoridades nacionales y regionales, con el propósito especial de garantizar los derechos fundamentales de los ciudadanos como individuos, los derechos colectivos y del medio ambiente establecidos en la Constitución Política. 2. Concurrencia. La Nación y las Entidades Territoriales desarrollarán oportunamente acciones conjuntas en busca de un objeto común, cuando así esté establecido, con respecto de su autonomía. 3. Subsidiariedad. La Nación, las entidades territoriales y los esquemas de integración territorial apoyaran en forma transitoria y parcial en el ejercicio de sus competencias, a las entidades de menor categoría fiscal, desarrollo económico y social, dentro del mismo ámbito de la jurisdicción territorial, cuando se demuestre su imposibilidad de ejercer debidamente determinadas competencias. El desarrollo de este principio estará sujeto a evaluación y seguimiento de las Entidades del nivel nacional rectora de la materia. El Gobierno Nacional desarrollará la materia en coordinación con los entes territoriales. 4. Complementariedad. Para completar o perfeccionar la prestación de servicios a su cargo, y el desarrollo de proyectos regionales, las entidades territoriales podrán utilizar mecanismos como los de asociación, cofinanciación, delegación, y/ o convenios. 5. Eficiencia. La Nación, las Entidades territoriales y los esquemas de integración territorial garantizarán que el uso de los recursos públicos y las inversiones que se realicen en su territorio, produzcan los mayores beneficios sociales, económicos y ambientales. 6. Equilibrio entre competencias y recursos. Las competencias se trasladarán, previa asignación de los recursos fiscales para atenderlas de manera directa o asociada. 7. Gradualidad. La Asunción de competencias asignadas por parte de las entidades territoriales de efectuará en forma progresiva y flexible, de acuerdo con las capacidades administrativas y de gestión de cada entidad. 8. Responsabilidad. La Nación, las Entidades territoriales y las figuras de integración territorial asumirán las competencias a su cargo previendo los recursos necesarios sin comprometer, la sostenibilidad financiera del ente territorial. garantizando su manejo transparente"*

En este mismo sentido, el artículo 6 de la Ley 489 de 1998, establece el "Principio de coordinación. En virtud del principio de coordinación y colaboración, las autoridades administrativas deben 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 demás 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 las acciones del proyecto, corresponden a las inscritas en el Banco de Proyectos de la Secretaría de Planeación del Departamento de Cundinamarca, por parte del ICCU y la STMC, se dejó constancia, que a la fecha no se encuentran convenios o contratos sobre el objeto.

En el Plan Anual de Adquisiciones de la entidad para la vigencia 2023, formulado y cargado en el SECOP II, se encuentra prevista la celebración del convenio objeto del presente estudio.

El ICCU, efectuara sus aportes a este convenio a través de los recursos provenientes del: BPIN-2020004250213-Fortalecimiento de la red vial regional a través de esquemas especiales de recaudo en el Departamento en el

Cundinamarca- fuente 1-0305 tasas fondos de seguridad, proyecto – fortalecimiento de la red vial regional a través de esquemas especiales de recaudo en el Departamento de Cundinamarca. Fuente: 1-0305 tasas fondos de seguridad, meta 227; rubro 2.3.24.2402.2402027.2020004250213.2.3.4.02.02.227.1-0305, según certificado de disponibilidad presupuestal No. DIS -2023000399 del 13 de abril de 2023, expedido por la sugerencia administrativa del ICCU.

La Secretaria de Transporte y Movilidad efectuara sus aportes a este convenio a través del Rubro: 1123/3-1300/2320202008/5/355/CC / SRIA DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD / según certificado de disponibilidad presupuestal No. 7100038444 del 19 de abril de 2023, expedido por la Dirección de Presupuesto de la Secretaria de Hacienda Departamental.

2. OBJETO DEL CONVENIO

3.

3.1. OBJETO:

AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS, ECONÓMICOS Y HUMANOS PARA REGULAR EL FLUJO VEHICULAR Y PEATONAL EN LAS VÍAS NO CONCESIONADAS DEL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA, MEDIANTE ACCIONES PREVENTIVAS DE ASISTENCIA TÉCNICA, VIGILANCIA, INTERVENCIÓN Y CONTROL DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE, CONFORME A LOS PROCEDIMIENTOS ESTABLECIDOS, CON LA FINALIDAD DE DISMINUIR LOS ALTOS ÍNDICES DE ACCIDENTALIDAD Y SINIESTROS VIALES.

3.2. ALCANCE:

Con la celebración del presente convenio interadministrativo, las entidades convenientes propenden por la ejecución de estrategias para el cumplimiento del régimen normativo de tránsito y transporte, especialmente el establecido en las leyes 769 de 2002, 1383 de 2010, 1310 de 2009 y 2197 de 2022; así como la gestión y promoción de la seguridad vial en las vías del departamento de Cundinamarca; elevar la seguridad vial, desde la institucionalidad pública, al ser esta una tarea que contribuirá a la generación de una cultura de prevención y de autocuidado de todos los actores del tránsito, sean estos peatones, ciclistas, motociclistas, pasajeros o conductores, a fin de mitigar los siniestros viales en las vías departamentales.

Con la celebración del Convenio Interadministrativo se busca formalizar e institucionalizar la Gestión Territorial interinstitucional, en pro de la Seguridad Vial y la Movilidad Segura entre las dos entidades, con el fin de contar con los servicios necesarios para la prevención y promoción de la seguridad vial, especialmente en los corredores que se mencionan a continuación:

CARRETERRA CRUCE RUTA 40 – Fusagasugá – San Miguel – Chusaca, ruta, 4005; PACHO- Proyecto vial Zipaquirá-Pacho-La Palma; LA BALSA proyecto vial Ubaté-Lenguazaque-Villapinzón; EL AMOLADERO, la cual hace parte del proyecto Vial Guasca-Gachetá-Ubalá-Gachalá; NUEVO SALTO: vía chusacá - el colegio - viotá - el portillo.

En cada uno de los anteriores sectores existen peajes, los cuales tienen como finalidad recaudar fondos que serán invertidos en mantenimiento, mejoramiento y seguridad Vial.

3. CONDICIONES TÉCNICAS EXIGIDAS.

Objetivo General:

Promover la seguridad vial y la disminución de la accidentalidad fatal, mediante acciones de apoyo a la regulación del tránsito en vía, para la formulación de un proyecto en pro el desarrollo integral del sector de movilidad y el diseño de estrategias metodológicas que impacten los corredores viales de las vías no concesionadas.

Objetivos específicos:

1. Realizar el control y vigilancia en el cumplimiento de las normas de tránsito y del transporte por parte de conductores y peatones en las vías del Departamento especialmente en los siguientes corredores viales no concesionado CARRETERRA CRUCE RUTA 40 – Fusagasugá – San Miguel – Chusaca, ruta, 4005; PACHO- Proyecto vial Zipaquirá-Pacho-La Palma; LA BALSA proyecto vial Ubaté-Lenguazaque-Villapinzón; EL AMOLADERO, la cual hace parte del proyecto Vial Guasca-Gachetá-Ubalá-Gachalá; NUEVO SALTO: vía chusacá - el colegio - Viotá - el Portillo.
2. Velar y regular el flujo vehicular y peatonal en las vías del departamento de Cundinamarca, mediante funciones preventivas, de asistencia técnica, vigilancia, intervención y control de las normas de tránsito y transporte.
3. Adelantar acciones encaminadas a promover la seguridad vial, la movilidad segura y la disminución de los índices de accidentalidad en las vías departamentales.
4. Apoyar las acciones de regulación de tránsito ejecutadas con la Policía Nacional y demás autoridades de tránsito, de igual manera, apoyar la atención en caso de situaciones de contingencia que se constituyan en factores determinantes para la accidentalidad vial y que afecten la movilidad.
5. Identificar y reportar situaciones de obligatoria atención a otras autoridades.

Estrategia metodológica:

La STMC, generará las acciones previstas en la meta 5/ 355 Implementación Plan Maestro de Movilidad a Nivel Departamen con Dimensión municipal y regional de Cundinamarca. Siendo el objeto contractual contemplado dentro del programa de infraestructura y servicios logísticos de trasporte en busca de generar acciones de seguimiento al comportamiento del transito como elemento fundamental en el proceso de formulación del plan maestro de movilidad, cimentado en el producto de lineamientos técnicos el cual busca generar estrategias de seguridad vial.

El ICCU, efectuará sus aportes a este convenio con cargo al proyecto registrado en el Banco Departamental de Proyectos con el BPIN-2020004250213- Fortalecimiento de la red vial regional a través de esquemas especiales de recaudo en el Departamento de Cundinamarca, Meta 227- Rehabilitar 130 kilómetros de vías de segundo orden. Producto-2402027, Peaje de la red vial secundaria con servicio de administración- Recurso 1-0305 fondo de seguridad vial.

Las intervenciones relacionadas se materializarán con la siguiente estructura:

1. Los corredores y tramos viales se dividen en segmentos viales, con identificación de puntos estratégicos en cada uno, definidos a partir de la presencia de elementos determinantes de accidentalidad y de congestión vehicular o de situaciones de contingencia o de emergencia.
2. El grupo asignado a cada segmento vial, se ubicará en el punto estratégico de congestión o crítico y contará con la posibilidad de hacer recorridos a lo largo del segmento vial asignado.

Esquema De Ejecución:

La STMC, con base en la necesidad identificada y descrita ha establecido las especificaciones y alcance de las actividades a realizar, ha identificado los puntos críticos de intervención, así como los requerimientos técnicos, tecnológicos, operativos, físicos, comunicacionales y logísticos para dar inicio a la estrategia, encontrando la necesidad de realizar intervención y regulación del tránsito.

1. En cuanto a la Articulación de las actividades de apoyo a la regulación del tránsito:

La asignación del grupo de agentes que cumplan los requisitos de idoneidad y experiencia, de acuerdo con la ley 1310 y ley 2197 de 2022; a cuyo cargo estarán las acciones de intervención en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte, necesarios para la seguridad vial en los tramos viales definidos, en las frecuencias, dedicación de tiempo y forma establecidas, para ello deberá acreditarse, previo al inicio de actividades, que el personal reúna los requisitos de ley; y además:

1.1. Concertadamente con el ICCU, adoptar las medidas que resulten necesarias para optimizar las actividades de apoyo a la regulación del tránsito y a la movilidad en las vias no concesionadas y orientar la articulación de las actividades con las demás autoridades de tránsito y conexas.

2. En cuanto a la Implementación de planes de manejo de tráfico.

2.1. Articular con las autoridades y entidades encargadas la aplicación de las medidas previstas en los Planes de Manejo de Tráfico que hayan sido autorizados.

4. OBLIGACIONES DE LAS PARTES DEL CONVENIO

4.1. Obligaciones comunes a las partes:

1. Establecer el cronograma de ejecución del presente Convenio.
2. Diseñar la estructura metodológica y cronograma para el desarrollo del objeto contractual.
3. Convocar y realizar mesas de trabajo de programación, de coordinación y de seguimiento.

4. Realizar los recorridos de validación y verificación que resulten necesarios.
5. Conformar un Comité Técnico de Seguimiento al Convenio, integrado por 1 delegado de cada entidad.
6. Actuar articuladamente con las autoridades de tránsito y conexas de acuerdo a la ley.
7. Cumplir con el objeto del convenio, teniendo en cuenta lo señalado en el estudios previos, anexos técnicos y estructura de costos en la que se definen los aportes en especie de las entidades.
8. Aportar los recursos previstos en la cláusula de aportes del convenio para la ejecución del mismo, de conformidad con lo establecido en la estructura de costos.
9. Suscribir de manera oportuna el acta de inicio y los demás documentos que se requieran para el desarrollo del convenio
10. Disponer de los recursos para la ejecución del convenio, según el estudio de costos.
11. Informar a los supervisores de cada una de las entidades acerca de las situaciones que puedan afectar el normal desarrollo del convenio.
12. Hacer uso adecuado, exclusivo y confidencial de la información suministrada en virtud del presente convenio interadministrativo, es decir, abstenerse de divulgar la información que pueda llegar a conocer con ocasión del (los) mismo(s), a personal no autorizado y/o a terceros en general.
13. Las partes se comprometen a tratar la información necesaria u obtenida en el desarrollo del presente convenio, a través de los mecanismos autorizados por la ley y/o acordados de mutuo acuerdo, garantizando en todo momento la observancia de los principios y las normas de protección de información reservada y de protección de datos personales, de conformidad con lo dispuesto en las Leyes 1266 de 2008, 1581 de 2012 y 1712 de 2014, así como las demás disposiciones constitucionales y/o legales vigentes y la jurisprudencia de la Corte Constitucional sobre la materia.
14. Realizar mesas técnicas de trabajo cuando sea necesario para resolver asuntos asociados al cumplimiento del objeto y al alcance del presente convenio, si así se requiere.

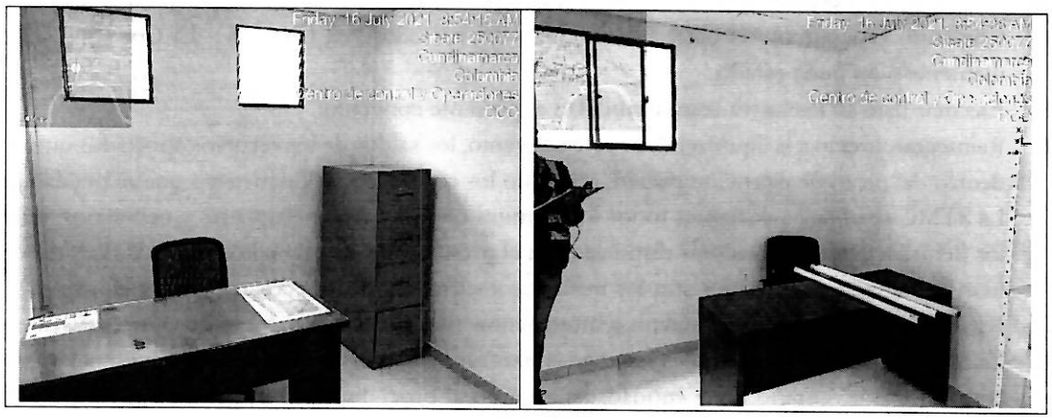
4.2. Obligaciones de la Secretaría de Transporte y Movilidad:

1. Realizar la contratación de diez (10) agentes de tránsito, conforme lo establecido en la ley y lo facultado en la ley 2197 de 2022, contratistas los cuales ejercerán sus funciones y obligaciones en los siguientes corredores viales no concesionados: CARRETERRA CRUCE RUTA 40 – Fusagasugá – San Miguel – Chusaca, ruta, 4005; PACHO- Proyecto vial Zipaquirá-Pacho-La Palma; LA BALSA proyecto vial Ubaté-Lenguazaque-Villapinzón; EL AMOLADERO, la cual hace parte del proyecto Vial Guasca-Gachetá-Ubalá-Gacha NUEVO SALTO: vía chusacá - el colegio - viotá - el portillo el Departamento de Cundinamarca.
2. Realizar la compra de los elementos y uniformes establecido en la ley 1310 de 2009; ley 2197 de 2022 y conforme a las especificaciones técnicas mínimas exigidas en el decreto 2885 de 2013.
3. Realizar ldocuma compra de cinco (5) motocicletas con las condiciones y características técnicas de acuerdo a las necesidades del servicio, previa concertación de necesidad y garantizar la disponibilidad presupuestal, así como destinar el recurso pactado.

4. Recibir oficina con un área 3m x 2.60 m., que se encuentra ubicada en las instalaciones del CCO (Centro De Comando Operativo) del peaje Nuevo Salto del corredor vial Chusacá - El Colegio - Viotá - El Portillo y mantenerla en buen estado.
5. Ejecutar bajo su exclusiva responsabilidad el presente convenio.
6. Reintegrar, previo a la liquidación de este convenio, los saldos de los recursos aportados que no sean ejecutados dentro del plazo de ejecución pactad, así como los rendimientos financieros que se puedan generar.
7. La STMC se obliga a adelantar todos los trámites contractuales pertinentes y necesarios, de conformidad con los ítems, actividades y valores dispuestos en el presupuesto de este convenio. Los valores de cada uno de los ítems y actividades incluidos son los máximos a sufragar por la Secretaría de Transporte y Movilidad y por el ICCU y, por ende, no serán sujetos a incrementos ni reajuste por cambio de vigencia fiscal.
8. La STMC realizara las gestiones necesarias para el ingreso de los bienes que se adquieran objeto del presente convenio, al inventario de la entidad, de acuerdo al procedimiento establecido para dicho fin, a través de la Secretaría General.
9. La STMC llevará a cabo los trámites requeridos para la disposición final de los vehículos tipos motocicleta adquiridos en virtud del convenio.
10. Las demás que se deriven de la naturaleza del presente convenio que sean indispensables para cumplir su objeto.

4.3 Obligaciones del ICCU:

1. Garantizar la disponibilidad presupuestal y realizar el desembolso de la suma pactada a la firma del acta de inicio del convenio, mediante transferencia a la cuenta corriente destinada a la ejecución de este convenio previa certificación por parte de la STMC.
2. Realizar entrega a la STMC de una (1) oficina con un área 3m x 2.60 m., que se encuentra ubicada en las instalaciones del CCO del peaje Nuevo Salto del corredor vial Chusacá - El Colegio - Viotá - El Portillo, para uso exclusivo de los agentes de tránsito contratados por la STMC.
3. Realizar las gestiones administrativas y financieras necesarias, tendientes a dar cumplimiento a lo convenido por las partes.
4. Hacer parte de las mesas de coordinación de acciones e intervenciones.
5. Efectuar la supervisión del convenio.
6. Las demás inherentes a la naturaleza del Convenio



4.4. Comité Operativo Y De Seguimiento

Para el desarrollo y apropiada ejecución de este convenio y con el fin de garantizar la adecuada y oportuna ejecución de las actividades objeto del mismo, se conformará un Comité Operativo y de seguimiento, el cual estará integrado así: **a.-** Por parte de la Secretaría de Transporte y Movilidad: por el (la) Director de Política Sectorial o un delegado (a) con poder de decisión. **b.** Por parte del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU por el Subgerente de Concesiones o un delegado (a) con poder de decisión. Los supervisores designados del convenio por cada una de las entidades participarán en el comité, con voz pero sin voto. Este Comité coordinará las actividades que se consideren necesarias para el cumplimiento del convenio y determinará las políticas y acciones que deban adoptarse para mejorar el control y la vigilancia del mismo.

El Comité evaluará en forma periódica (una vez al mes y/o cuando sea necesario) el desarrollo y ejecución del convenio, atendiendo las circunstancias no previstas que puedan afectar su ejecución o requieran la adopción de ajustes o medidas para sortearlas, para lo cual se realizará informe y actas correspondientes, de todas las actividades que se realicen para efectos de la coordinación interinstitucional.

El Comité Operativo de Seguimiento tendrá las siguientes funciones:

1. Elaborar el respectivo Plan de Acción que se desarrollara durante la ejecución del convenio.
2. Se realizarán reuniones periódicas en las que se consignarán las actas y los soportes de los compromisos acordados para el cumplimiento del objeto del convenio.
3. Se resolverán las controversias en la ejecución del objeto del convenio, proponiendo e implementando soluciones.
4. Vigilar que los recursos destinados para la ejecución del convenio sean utilizados para los fines previstos.
5. Velar porque se cumpla con los plazos, cronogramas y actividades establecidos, conforme al plan de acción so pena de las modificaciones que se presentaren por causa de los procesos de contratación y las gestiones administrativas necesarias para su cumplimiento.

Nota 1: Si dentro de la ejecución, se definieren necesidades propias de cada una de las acciones para dar cumplimiento al componente de tránsito se harán las inclusiones o ajustes que correspondan previa concertación en comité operativo.

Nota 2: En ningún caso las decisiones del Comité Operativo de Seguimiento podrán modificar las condiciones iniciales, las especificaciones técnicas, componentes, líneas de trabajo, cantidades, y características de los bienes y servicios a entregar, sin previo trámite y autorización correspondiente a una solicitud de modificación del contrato, la cual debe estar debidamente justificada por el supervisor, por el supervisor y aprobada por el ordenador del gasto.

5. IDENTIFICACIÓN DEL CONTRATO A CELEBRAR:

Convenio Interadministrativo

6. CONDICIONES DEL CONVENIO A CELEBRAR

6.1. PLAZO DE EJECUCIÓN:

Por la naturaleza del objeto contractual se estima que el término de ejecución será hasta 30/12/23 contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio, firmada entre las partes convenientes y la vigencia del presente convenio será por el término de ejecución del mismo y cuatro (4) meses más, término que se da para fines de liquidación del mismo.

7. EL VALOR ESTIMADO DEL CONVENIO Y LA JUSTIFICACIÓN DEL MISMO

7.1. VALOR ESTIMADO:

Para estimar el valor del convenio interadministrativo y la justificación el mismo, se tiene en cuenta la naturaleza del objeto contractual, las actividades y el alcance del mismo, los requisitos exigidos, la forma y plazo de ejecución.

Por lo tanto, el convenio interadministrativo a que se hace alusión en el presente documento, en la estimación del precio están integrados los costos asociados a la ejecución del objeto contractual, de acuerdo con cada uno de sus componentes.

El valor total de este convenio es de CUATROCIENTOS DIEZ MILLONES SETENTA Y OCHO MIL TRESCIENTOS CUARENTA Y CINCO PESOS MCTE ($410.078.345), suma la cual corresponde a los aportes del ICCU y de la Secretaría de Transporte y Movilidad, así:

- Aportes del ICCU: El ICCU garantizará su aporte representado en el pago total de TRESCIENTOS NOVENTA Y CINCO MILLONES SETENTA Y OCHO MIL TRESCIENTOS CUARENTA Y CINCO PESOS MCTE ($395.078.345).

- Aportes de la Secretaría de Transporte y Movilidad: La Secretaría de Transporte y movilidad garantizará: Un aporte representado en pago de honorarios para agentes por valor QUINCE MILLONES DE PESOS MCTE ($15.000.000) los cuales se sumarán al aporte total del convenio

7.2. ESTIMATIVO DEL VALOR POR COMPONENTE:

Para estimar el valor del convenio interadministrativo y la justificación el mismo, se tiene en cuenta la naturaleza del objeto contractual, las actividades y el alcance del mismo, los requisitos exigidos, la forma y plazo de ejecución.

Por lo tanto, el convenio interadministrativo a que se hace alusión en el presente documento, en la estimación del precio están integrados los costos asociados a la ejecución del objeto contractual, de acuerdo con cada uno de sus componentes. Para lo cual la Gerencia de Control y Vigilancia de Transporte, teniendo en cuenta la realidad objetiva para poder ejercer la función de control del tránsito, tal como lo estipulado normativamente; los factores de competencia y jurisdicción aunado a las necesidades de las entidades convenientes, realizó el estimativo de cada una de las necesidades y retribuciones a pagar por la ejecución del convenio, con base en variables y criterios que se exponen a continuación:

Primer Componente de Ejecución:

Costo asociado a la asignación de honorarios del equipo de agentes civiles para la regulación del tránsito conforme a la ley 769 de 2002, ley 1310 de 2009 y ley 2197 de 2002

Nombre Componente	Unidades	Valor Unitario Mensual	Tiempo	Valor total
Honorarios agentes de Transito	10 agentes de Transito	$ 2.700.000	6 meses y 15 días	$ 175.500.000

El presente componente, se fundamente teniendo en cuenta lo establecido por la ley 2197 de 2022, la cual estipula que los agentes de tránsito podrán ser empleados públicos o contratistas y deben reunir los requisitos de la ley 1310 de 200, así:

"Artículo 7°. Requisitos de creación e ingreso. Para ingresar a los cuerpos de agentes de tránsito y transporte de las entidades territoriales se requiere, además:
1. Ser colombiano con situación militar definida.
2. Poseer licencia de conducción de segunda (2ª) y cuarta (4ª) categoría como mínimo.
3. No haber sido condenado en cualquier época por sentencia judicial, pena privativa de la libertad, excepto por delitos políticos culposos.
4. Ser mayor de edad.

5. Cursar y aprobar el programa de capacitación (cátedra de formación e intensidad mínima establecida por la autoridad competente (resolución 4548 de 2013- ministerio de transporte y permiso del ministerio de educación).
6. Poseer diploma de bachiller, certificado o constancia de su trámite."

Segundo Componente de Ejecución:

Costo asociado a componente de uniformes Decreto 2885 de 2013, innato a la prestación del servicio y el ejercicio de la competencia.

Nombre Componente	Unidades	Valor Unitario Mensual	Tiempo	Valor total
Uniformes Decreto 2885 de 2013	10 uniformes	$ 3.013.441	N/A	$ 30.134.410

Nota: El valor de este componente se establece a partir de tres cotizaciones anexas al presente proceso.

Tercer Componente de Ejecución:

Costo asociado a componente motocicletas, necesarias para el ejercicio de la función de los agentes de tránsito en los 5 corredores : CARRETERRA CRUCE RUTA 40 – Fusagasugá – San Miguel – Chusaca, ruta, 4005; PACHO-Proyecto vial Zipaquirá-Pacho-La Palma; LA BALSA proyecto vial Ubaté-Lenguazaque-Villapinzón; EL AMOLADERO, la cual hace parte del proyecto Vial Guasca-Gachetá-Ubalá-Gachalá; NUEVO SALTO: vía Chusacá - el colegio - Viotá - el portillo el Departamento de Cundinamarca, innato a la prestación del servicio y el ejercicio de la competencia.

Igualmente, para determinar los costos de este componente, se analizaron las características de las vías a impactar con la estrategia; estudio técnico y de mercado presentado por el Comandante (anexo) y consulta de los Acuerdos Marco, como herramienta para que el Estado agregue demanda, coordine y optimice el valor de las compras de bienes, obras o servicios de las Entidades Estatales para compartir costos y conocimiento entre las diferentes agencias o departamentos del Estado1.

Este Acuerdo Marco contiene la identificación del bien o servicio, el precio máximo de adquisición, el plazo máximo de entrega, las garantías mínimas y las condiciones en las cuales los compradores pueden vincularse al Acuerdo2.

Así las cosas, una vez consultado catálogo de precios para la adquisición de Motocicletas, Cuatrimotos y/o Motocarros CCE-971-AMP-2019, celebrado entre Colombia Compra Eficiente y la Unión Temporal Auteco, Suzuki Motor de Colombia S.A, Colombiana de Comercio S.A, Industria Colombiana de Motocicletas Yamaha S.A, 7 M Group S.A, Fábrica Nacional de Autopartes S.A3, se establece como adecuado la compra de:

Nombre Componente	Unidades	Tiempo	Valor total

MOTOCICLETA YAMAHA XTZ250ABS TIPO ENDURO MOD 2023	5 unidades	N/A	$204.443.935

Descripción Cuatrimotos y/o Motocarros CCE-971-AMP-2019

ÍTEM	DESCRIPCION	CANT.	VALOR UNITARIO PROMEDIO	VALOR TOTAL
1	Motocicleta doble propósito tipo Enduro	5	$ 25.000.000	$ 125.000.000
2	Mantenimiento	5	$ 4.632.293	$ 23.161.465
3	Defensa	5	$ 222.036	$ 1.110.180
4	Casco abatible	5	$ 459.059	$ 2.295.297
5	Rodilleras, coderas y guantes	5	$ 454.908	$ 2.274.539
6	Adhesivos de Emblemas(Por metro Cuadrado)	5	$ 43.266	$ 216.328
7	Sirena compacta	5	$ 735.570	$ 3.677.850
8	Luces de emergencias	5	$ 1.204.289	$ 6.021.445
9	Parrilla Trasera	5	$ 192.744	$ 963.720
10	Maletero	5	$ 162.788	$ 813.940
			SUBTOTAL	$ 165.534.764
	Descuento 1 unidad	5%		$ 157.258.026
	IVA	19%		$ 29.879.025
	PRO DESARROLLO DEPARTAMENTAL	2,00%		$ 3.145.161
	PRO CULTURA	1,00%		$ 1.572.580
	PRO DESARROLLO UDEC	1,50%		$ 2.358.870
	PRO HOSPITALES	2,00%		$ 3.145.161
	ADULTO MAYOR	2,00%		$ 3.145.161
	PRO DEPORTE Y RECREACIÓN	2,50%		$ 3.931.451
	PRO ELECTRIFICACIÓN $8.500 UNA UNICA VEZ			$ 8.500
			TOTAL MOTOCICLETAS	**$ 204.443.935**

De acuerdo con lo anterior, a continuación, se presenta el consolidado general estimado de costos para la ejecución de los componentes del proyecto, así:

COMPONENTE DE EJECUCION	VALOR
HONORARIOS DE AGENTES	$175.500.000
UNIFORMES	$ 30.134.410
MOTOCICLETAS	$204.443.935
VALOR TOTAL	**$410-078.345**

7.3. FORMA DE DESEMBOLSO DE LOS RECURSOS:

El valor total del aporte realizado por el ICCU será desembolsado a favor del departamento- STM una vez se firme el acta de inicio, a la cuenta creada para el manejo de los recursos del convenio.

Los recursos aportados por el ICCU y por la STMC serán destinados para garantizar el pago de los siguientes componentes:

a). HONORARIOS O REMUNERACION para diez (10) agentes por un valor total de CIENTO SETENTA Y CINCO MILLONES QUINIENTOS MIL PESOS MCTE ($175.500.000.00) referido a costo por seis (6) meses y quince (15) días, para un valor mensual de DOS MILLONES SETESCIENTOS MIL PESOS MCTE ($2.700.000) por agente.

b). UNIFORMES para diez (10) agentes por un valor total de TREINTA MILLONES CIENTO TREINTA Y CUATRO MIL CUATROSCIENTOS DIEZ PESOS MONEDA CORRIENTE ($30.134.410.00), y un valor unitario de TRES MILLONES TRECE MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y UN MIL PESOS MCTE ($3.013.441) referido a costo unitario.

c) MOTOCICLETAS, por un valor total de DOSCIENTOS CUATRO MILLONES CUATROCIENTOS CUARENTA Y TRES MIL NOVECIENTOS TREINTA Y CINCO PESOS ($204.443.935.oo)

Para CINCO (5) corredores viales acuerdo a la asignación de turnos correspondiente a 2 agentes por cada corredor vial.

NOTA 1.Para efectos de determinar el valor de los uniformes, y de las motos que requieren adquirirse para la ejecución del convenio, las partes realizaron el análisis de los precios para determinar el valor del mercado, a través de 3 cotizaciones. Para compra de uniformes se presentan tres cotizaciones, como referencia para establecer el estimado del presupuesto, valor que pueden cambiar de acuerdo al proceso contractual que se adelante.

De igual forma para las motocicletas se consultaron los acuerdos marco por ser una herramienta para que el Estado agregue demanda, coordine y optimice el valor de las compras de bienes, obras o servicios de las Entidades Estatales para compartir costos y conocimiento entre las diferentes agencias o departamentos del Estado. El Acuerdo Marco

contiene la identificación del bien o servicio, el precio máximo de adquisición, el plazo máximo de entrega, las garantías mínimas y las condiciones en las cuales los compradores pueden vincularse al Acuerdo2.

Sobre el particular el acuerdo Marco para la adquisición de Motocicletas, Cuatrimotos y/o Motocarros CCE-971-AMP-2019, celebrado entre Colombia Compra Eficiente y la Unión Temporal Auteco, Suzuki Motor de Colombia S.A, Colombiana de Comercio S.A, Industria Colombiana de Motocicletas Yamaha S.A, 7 M Group S.A, Fábrica Nacional de Autopartes S.A3.

Respecto a honorarios se tomó como base la remuneración que reciben los agentes de tránsito que hacen parte de la planta del Departamento de Cundinamarca, los anteriores antecedentes se tomarán como precios de referencia para la firma del convenio y de los procesos de contratación que harán parte de la ejecución del convenio.

NOTA 2. Los valores correspondientes a los saldos que resulten de los procesos de contratación serán devueltos al ICCU mediante el acta de liquidación.

NOTA 3. Para efectos de la liquidación, deberán presentarse el informe final de ejecución del convenio junto con los Documentos soporte del informe final, así: i) formato de reporte del avance en la ejecución del plan operativo en el cual conste el 100% de la ejecución. ii) El informe de supervisión en el que conste la ejecución física y financiera. así como el cumplimiento de las obligaciones con el pago de los honorarios de los contratistas (agentes de tránsito) iii). Compra de uniformes y elementos con acta de recibo a satisfacción. iv.) Compra de motocicletas con acta de recibo a satisfacción. vi.) Adicional a los documentos anteriores, deberá por parte de la supervisión verificarse que hayan sido reembolsados al ICCU, los rendimientos financieros generados por la cuenta específica para el manejo de los recursos del convenio, en caso de haberse generado, así como la certificación del cierre de la cuenta.

7.4. CERTIFICADOS DE DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL:

El ICCU, efectuara sus aportes a este convenio a través de los recursos provenientes del: BPIN-2020004250213-Fortalecimiento de la red vial regional a través de esquemas especiales de recaudo en el Departamento en el Cundinamarca- fuente 1-0305 tasas fondos de seguridad, proyecto – fortalecimiento de la red vial regional a través de esquemas especiales de recaudo en el Departamento de Cundinamarca. Fuente: 1-0305 tasas fondos de seguridad, meta 227; rubro 2.3.24.2402.2402027.2020004250213.2.3.4.02.02.227.1-0305, según certificado de disponibilidad presupuestal No. DIS -2023000399 del 13 de abril de 2023, expedido por la sugerencia administrativa del ICCU.

La Secretaria de Transporte y Movilidad efectuara sus aportes a este convenio a través del Rubro: 1123/3-1300/2320202008/5/355/CC / SRIA DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD / según certificado de disponibilidad presupuestal No. 7100038444 del 19 de abril de 2023, proyecto: 2020/004250357/2407008 Implementación Plan Maestro expedido por la Dirección de Presupuesto de la Secretaria de Hacienda Departamental.

8. SUPERVISIÓN Y/ O INTERVENTORÍA:

La supervisión del presente contrato será ejercida mancomunadamente y de acuerdo con las competencias de cada una de las partes, las cuales deberán delegar la supervisión a cada uno de l arte por un funcionario a quien designe el ordenador del gasto de la Secretaría de Transporte y Movilidad, con el fin de verificar el cumplimiento del contrato, de acuerdo con lo establecido en el Decreto No 472 de 2018 y la Ley 1474 de 2011.
La supervisión contractual implica el seguimiento al ejercicio del cumplimiento o sobre las obligaciones a cargo del contratista, por ende el supervisor está facultado para solicitar informes, aclaraciones y explicaciones sobre el desarrollo de la ejecución contractual, y será responsable por mantener informado al Ordenador del gasto de los hechos o circunstancias que puedan constituir actos de corrupción tipificados como conductas punibles, o que puedan poner o pongan en riesgo el cumplimiento del contrato o cuando se presente incumplimiento al mismo.

9) JUSTIFICACIÓN DE LA SELECCIÓN DEL ASOCIADO

La modalidad de selección pertinente para contratar el objeto consistente en: AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS, ECONÓMICOS Y HUMANOS PARA REGULAR EL FLUJO VEHICULAR Y PEATONAL EN LAS VÍAS NO CONCESIONADAS DEL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA, MEDIANTE ACCIONES PREVENTIVAS DE ASISTENCIA TÉCNICA, VIGILANCIA, INTERVENCIÓN Y CONTROL DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE, CONFORME A LOS PROCEDIMIENTOS ESTABLECIDOS, CON LA FINALIDAD DE DISMINUIR LOS ALTOS ÍNDICES DE ACCIDENTALIDAD Y SINIESTROS VIALES, corresponde a la contratación directa, mediante la celebración de un convenio interadministrativo, de conformidad con lo establecido en el literal c del numeral 4 del Artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, y el artículo 2.2.1.2.1.4.4 del Decreto 1082 de 2015, que permita garantizar la ejecución e inversión estratégica del recurso aunando esfuerzos entre entidades con similares objetivos.

Lo anterior cobra fundamento en los siguientes postulados:

La Constitución Política de Colombia indica en su artículo 113 que: "Los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines" y el artículo 209 determina que: "Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado".

Por su parte, el Artículo 3 de la Ley 80 de 1993, que "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 dichos fines".

En el mismo sentido, el literal c del numeral 4 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 establece, modificado por el artículo 92 de la Ley 1474, establece como modalidad de selección la contratación directa, encontrándose dentro de dicha modalidad los contratos interadministrativos, "siempre que las obligaciones derivas del mismo tengan relación directa con el objeto de la entidad ejecutora señalado en la Ley o sus reglamentos".

De igual forma, de conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.2.1.4.4 del Decreto 1082 de 2015, "La modalidad de selección para la contratación entre Entidades Estatales es la contratación directa (...)".

Por su parte el artículo 6 de la Ley 489 de 1998, preceptúa que: "En virtud del principio de coordinación y colaboración las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el fin de lograr los fines y cometidos estatales. En consecuencia, prestaran su colaboración a las demás entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones." Así mismo, el artículo 95 de la misma Ley señala "Las entidades públicas podrán asociarse 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".

El art. 113 de la Constitución Política establece que los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero deben colaborar armónicamente para la realización de sus fines y a su vez el artículo 209 establece el deber de las autoridades administrativas de coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado.

El Artículo 6 de la ley 489 de 1998 prevé:

> "[...] En virtud del principio de coordinación y colaboración, las autoridades administrativas deberán garantizarla armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el finde lograr los Fines y cometidos estatales, en consecuencia, prestarán su colaboración a las demás entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones [...]".

En observancia del citado marco normativo, las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el fin de lograr los fines estatales teniendo en cuenta el principio de coordinación y colaboración que les asiste, así como la observancia del régimen contractual que les rige.

El "ICCU" en su Misión (artículo 4 del Decreto Ordenanza mencionado), establece que el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca tendrá como misión, ejecutar proyectos de infraestructura física y acciones de mantenimiento y mejoramiento, para que los habitantes de Cundinamarca se movilicen de manera adecuada, disfruten del espacio público, mejoren su calidad de vida y se alcance el desarrollo sostenible.

En atención a la naturaleza de las entidades y la finalidad del convenio se encuentra justificada la selección del ICCU para la realización del mismo, ya que ser el responsable de las vías no concesionadas y no tener quien preste el servicios de prevención y atención en seguridad vial en los corredores, puede aunar esfuerzos con la Secretaría de Transporte Movilidad mediante un convenio interadministrativo.

En relación con la naturaleza de los convenios interadministrativos, recientemente Colombia Compra Eficiente señaló que hacen parte del concepto general de contrato o convenio, que corresponden a un acuerdo de voluntades que expresa la intención de las partes, y las obliga a cumplir con ella. En este sentido, señaló la entidad que los convenios y/o contratos interadministrativos:

"[…] son negocios jurídicos celebrados entre dos o más personas jurídicas públicas, de las consagradas en la Ley 80 de 1993 y la Ley 489 de 1998, con el objeto de coordinar, cooperar o colaborar en la realización de funciones administrativas de interés común para las partes que lo suscriben y tiene como finalidad, garantizar el eficiente y eficaz ejercicio de las funciones públicas […]".

Así las cosas, las entidades territoriales pueden celebrar convenios interadministrativos siempre que tengan como objeto el cumplimiento de funciones o la prestación conjunta de servicios que se encuentren a su cargo, es decir, que pueden obtener el apoyo técnico especializado necesario para adelantar los Procesos de Contratación correspondientes, conforme con sus objetivos misionales.

Sobre la tipología de convenio interadministrativo, fue creado en la Ley 80 de 1993, y aunque no lo definió ni desarrolló, el Decreto 1082 de 2015, "Por medio del cual se expide el Decreto único reglamentario del sector administrativo de planeación nacional", califica a los convenios o contratos interadministrativos como aquella contratación entre entidades estatales.

Ahora bien, un contrato o convenio interadministrativo no está determinado por la modalidad de selección utilizada para celebrarlo. La Ley 1150 de 2007 establece que pueden celebrarse directamente, siempre que las obligaciones derivadas del mismo tengan relación directa con el objeto de la entidad ejecutora, señalado en la ley o en sus reglamentos, a menos que, según las excepciones previstas en dicha Ley, deba adelantarse un procedimiento amplio.

Por su parte, el Consejo de Estado en Sentencia del 7 de octubre de 2009, define la naturaleza y objeto de los Convenios interadministrativos, citando para el efecto el concepto dado por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado que cita: "(…) Se está ante una manifestación conjunta de voluntades de la cual se desprende el cumplimiento de obligaciones concretas para quienes suscribieron el Convenio. Para la Sala de Consulta y Servicio Civil de esta corporación se está ante una modalidad contractual, cuya particularidad es su celebración en virtud del principio de cooperación entre entidades públicas, de tal modo que su finalidad no es otra distinta a "la de cumplir en forma conjunta con las funciones a cargo de ambas entidades, o prestar servicios públicos que le han sido encomendados".

Con fundamento en lo anterior, se tiene que los Convenios constituyen formas concretas de colaboración interadministrativa en el cumplimiento de fines y cometidos estatales; esta colaboración puede revestir dos maneras distintas: la asunción conjunta de funciones administrativas a través de la creación de un nuevo ente u organismo administrativo generalmente dotado de personalidad jurídica o en otros casos puede realizarse mediante la celebración de contratos, evento en el cual la actividad aunque concurrente sigue permaneciendo en la esfera competencial de cada una de las administraciones comprometidas.

Del inciso primero del artículo 95 de la Ley 489 de 1998 se desprenden los elementos que conforman la institución de los Convenios administrativos: en primer lugar, los sujetos llamados a celebrarlos deben tener la condición de entidades públicas, y; en segundo lugar, su objeto es el desarrollo conjunto de cualquier tipo de actividad que pueda interesar a dos o más administraciones, no obstante, es necesario precisar que si se trata del ejercicio de potestades

estas deben ser de carácter discrecional, es decir, el ordenamiento jurídico debe posibilitar la elección entre varias alternativas.

En consecuencia, los Convenios interadministrativos son formas de gestión conjunta de competencias administrativas que asumen el ropaje del negocio jurídico y, al hacerlo, regulan intereses que, aunque coincidentes son perfectamente delimitables, por tanto, se trata de relaciones en la que mínimo participan dos partes. Adicionalmente, mediante este instrumento se crean vínculos jurídicos que antes de su utilización no existían y que se traducen en obligaciones concretas.

Conforme a lo enunciado de manera precedente, considerando la naturaleza jurídica de las dos entidades convenientes, es procedente la celebración del presente convenio interadministrativo a través de la modalidad de contratación directa.

10. JUSTIFICACIÓN DE LA SELECCIÓN

En relación con la naturaleza de los convenios interadministrativos, recientemente Colombia Compra Eficiente señaló que hacen parte del concepto general de contrato o convenio, que corresponden a un acuerdo de voluntades que expresa la intención de las partes, y las obliga a cumplir con ella. En este sentido, señaló la entidad que los convenios y/o contratos interadministrativos:

"[…] son negocios jurídicos celebrados entre dos o más personas jurídicas públicas, de las consagradas en la Ley 80 de 1993 y la Ley 489 de 1998, con el objeto de coordinar, cooperar o colaborar en la realización de funciones administrativas de interés común para las partes que lo suscriben y tiene como finalidad, garantizar el eficiente y eficaz ejercicio de las funciones públicas […]".

Así las cosas, las entidades territoriales pueden celebrar convenios interadministrativos siempre que tengan como objeto el cumplimiento de funciones o la prestación conjunta de servicios que se encuentren a su cargo, es decir, que pueden obtener el apoyo técnico especializado necesario para adelantar los Procesos de Contratación correspondientes, conforme con sus objetivos misionales.

Sobre la tipología de convenio interadministrativo, fue creado en la Ley 80 de 1993, y aunque no lo definió ni desarrolló, el Decreto 1082 de 2015, "Por medio del cual se expide el Decreto único reglamentario del sector administrativo de planeación nacional", califica a los convenios o contratos interadministrativos como aquella contratación entre entidades estatales.

Ahora bien, un contrato o convenio interadministrativo no está determinado por la modalidad de selección utilizada para celebrarlo. La Ley 1150 de 2007 establece que pueden celebrarse directamente, siempre que las obligaciones derivadas del mismo tengan relación directa con el objeto de la entidad ejecutora, señalado en la ley o en sus reglamentos, a menos que, según las excepciones previstas en dicha Ley, deba adelantarse un procedimiento amplio.

Conforme a lo enunciado de manera precedente, considerando la naturaleza jurídica de las dos entidades convenientes, es procedente la celebración del presente convenio interadministrativo a través de la modalidad de contratación directa.

11. IDENTIFICACIÓN DEL CERTIFICADO DE DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL

El ICCU, efectuara sus aportes a este convenio a través de los recursos provenientes del: BPIN-2020004250213-Fortalecimiento de la red vial regional a través de esquemas especiales de recaudo en el Departamento en el Cundinamarca- fuente 1-0305 tasas fondos de seguridad, proyecto – fortalecimiento de la red vial regional a través de esquemas especiales de recaudo en el Departamento de Cundinamarca. Fuente: 1-0305 tasas fondos de seguridad, meta 227; rubro 2.3.24.2402.2402027.2020004250213.2.3.4.02.02.227.1-0305, según certificado de disponibilidad presupuestal No. DIS -2023000399 del 13 de abril de 2023, expedido por la sugerencia administrativa del ICCU.
La Secretaria de Transporte y Movilidad efectuara sus aportes a este convenio a través del Rubro: 1123/3-1300/2320202008/5/355/CC / SRIA DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD / según certificado de disponibilidad presupuestal No. 7100038444 del 19 de abril de 2023, proyecto: 2020/004250357/2407008 Implementación Plan Maestro, expedido por la Dirección de Presupuesto de la Secretaria de Hacienda Departamental.

12. ANÁLISIS DE RIESGO Y LA FORMA DE MITIGARLO

De acuerdo con lo establecido con el artículo 2.2.1.1.1.6.3. del Decreto 1082 de 2015, la evaluación del riesgo que el proceso representa para el cumplimiento al cumplimiento de las metas del manual y guías establecidas por Colombia Compra Eficiente, se elaboró la respectiva Matriz, precisando que salvo a las situaciones específicamente mencionadas y como principio general, el contratista asumirá los efectos económicos de todos aquellos sucesos previsibles y de normal ocurrencia para las actividades que son objeto del presente proceso de contratación. Por lo tanto, deberá asumir los riesgos asociados a su tipo de actividad ordinaria que sean previsibles.

En consecuencia, solo procederán reclamaciones por circunstancias y hechos imprevisibles no asignados al contratista en la presente distribución de riesgos de la presente contratación y el Departamento de Cundinamarca — Secretaría de Movilidad Delegataria no estará obligada a reconocimiento económico alguno y a ofrecer garantía que permita prevenir, omitir o mitigar los efectos asumidos por el contratista.

DEFINICIÓN DE RIESGO

Departamento de Cundinamarca, entiende por riesgo para la presente contratación, cualquier posibilidad de afectación que limite, retrase o suspenda la ejecución del contrato. El suceso que prevé el riesgo deberá tener relación directa con la ejecución del contrato para que sea asumido como un riesgo del actual proceso de contratación.

CLASIFICACIÓN DE LOS RIESGOS
Existen diversas formas de clasificar los riesgos

CLASE	FUENTE	ETAPA	TIPO	DESCRIPCIÓN	CONSECUENCIA	PROBABILIDAD	IMPACTO	VALORACIÓN DEL RIESGO	CATEGORÍA
ESPECÍFICO	EXTERNO	EJECUCIÓN	SOCIAL POLÍTICO	Cambios en la política gubernamental	Cambios en el régimen de gobierno que incidan en la ejecución del contrato	1	1	2	RIESGO BAJO
ESPECÍFICO	INTERNO	EJECUCIÓN	OPERACIONAL	Asociados con la operatividad del contrato	Modificación de condiciones que incidan en el plazo del contrato.	3	3	6	RIESGO ALTO
GENERAL	EXTERNO	EJECUCIÓN	REGULATORIO	Cambio en la normatividad general	Cambios normativos que incidan en la ejecución y desarrollo de las actividades objeto del contrato.	2	1	3	RIESGO BAJO
GENERAL	EXTERNO	EJECUCIÓN	DE LA NATURALEZA	Temblores, inundaciones, apagones, incendios, cualquier evento en el cual no haya intervención humana	Pérdida total de información, perdida parcial de información	1	4	5	RIESGO MEDIO

ASIGNACIÓN Y TRATAMIENTO DE LOS RIESGOS:

TIPO DE RIESGO	POSIBLE CONSECUENCIA	ASIGNACIÓN	TRATAMIENTO DE LOS RIESGOS
SOCIAL POLÍTICO	Cambios en el régimen de gobierno que incidan en la ejecución del contrato	AMBAS PARTES	Tener en cuenta los ajustes y cambios, a fin de ajustar la ejecución del contrato, a la situación existente en tiempo real
OPERACIONAL	Modificación de condiciones que incidan en el plazo del contrato.	AMBAS PARTES	Informar oportunamente a la entidad contratante a fin de adoptar las medidas a que haya lugar.
REGULATORIO	Cambios normativos que incidan en la ejecución y desarrollo de las actividades objeto del contrato.	AMBAS PARTES	Adecuar la ejecución de las actividades propias del proyecto, a las nuevas disposiciones normativas.
DE LA NATURALEZA	Pérdida total de información, perdida parcial de información	AMBAS PARTES	Mantener copias de seguridad de la información recibida y de la información producida durante la ejecución del contrato.

13. LAS GARANTÍAS QUE LA ENTIDAD ESTATAL CONTEMPLA EXIGIR

Teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 79 de la Ley 1150 de 2007 y en el Decreto 1082 da 2015, así como en el Decreto Departamental No 472 de 2018, la entidad puede abstenerse de exigir la garantía en contratos y convenios interadministrativos y en los celebrados bajo la modalidad de contratación directa, salvo que en los estudios previos se establezca la conveniencia de exigirla.

En el presente caso, habida cuenta la naturaleza jurídica de las dos entidades que suscribirán el convenio, se encuentra que es posible prescindir de la exigencia de garantías, sin perjuicio del deber que asiste a las partes de garantizar la indemnidad reciproca y de dar cumplimiento a la totalidad de las obligaciones derivadas del convenio y asignadas por la ley.

14. ANEXOS:

A continuación, se presenta una lista enunciativa de soportes de los estudios previos:

- Certificado de Disponibilidad Presupuestal – CDP ICCU.
- Propuesta del ICCU
- Concepto precontractual
- Certificado de. Disponibilidad Presupuestal – CDP Secretaria de Transporte y Movilidad
- Documentos jurídicos del ICCU
- 3 cotizaciones de los uniformes para agentes de transito
- Copia catalogo acuerdo marco compra de motocicletas

15. RESPONSABLES

Profesional Técnico
Jhon Albert Mejía García
Gerente de Control y Vigilancia De Transporte.

Profesional Jurídico
Luz Estela Clavijo Fandiño
Jefe Oficina Asesora Jurídica

Profesional Financiero
Juan Mauricio Soto Angarita
Profesional Universitario