OBJETO DE LA CONTRATACIÓN
Aunar esfuerzos administrativos, técnicos y financieros para adelantar las obras requeridas para la integración física entre Regiotram de Occidente y el Sistema Integrado de Transporte de Bogotá

Tipo de Proceso de Selección	MISIONAL [X] FUNCIONAMIENTO [ ]

Dependencia Ordenadora del Gasto:	**Dependencia Ejecutora:**
Dirección General	Dirección Técnica de Construcciones

Modalidad de Selección:			
Licitación: [ ]		Concurso de Méritos: [ ]	
En caso de Selección Abreviada, marque la opción, según corresponda:			
Subasta inversa electrónica o presencial [ ]	Menor cuantía [ ]	Proceso luego de licitación desierta [ ]	Bolsa de productos [ ]
En caso de Contratación Directa, marque la opción, según corresponda:			
Desarrollo de actividades científicas y tecnológicas: [ ]		Prestación de Servicios: Distintos a PSP de personas naturales [ ]	
Arrendamiento y/o adquisicion de inmuebles [ ]		Único oferente o proveedor: [ ]	
Contrato Interadministrativo: [ ]		Convenio Interadministrativo: [X]	
Otro: [ ]	Cuál:		

Justificación de la modalidad de selección:
El artículo 2 de la Constitución Política de Colombia señala 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 (…)"*. El inciso tercero del artículo 113 ídem establece que *"(…) los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines"*.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 209 de la Constitución Política de Colombia, las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines estatales, con el objeto de lograr sus cometidos legales y misionales, garantizando los principios de celeridad y economía, entre otros.

El inciso segundo del artículo 288 de la Constitución Política establece que *"las competencias atribuidas a los distintos niveles territoriales serán ejercidas conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiaridad en los términos que establezca la ley".*

El artículo 149 del Decreto 1421 de 1993 – Estatuto Orgánico de Bogotá, establece que: *"El Distrito, sus localidades y las entidades descentralizadas podrán celebrar los contratos, convenios, y acuerdos previstos en el derecho público y en el derecho privado que resulten necesarios para el cumplimiento de sus funciones, la prestación de los servicios y la construcción de las obras a su cargo. En tales contratos, convenios o acuerdos se deberán pactar las cláusulas o estipulaciones que las partes consideren convenientes y necesarias para asegurar su ejecución, siempre que no sean contrarias a la Constitución, la ley y el orden público".*

De conformidad con el artículo 6 de la Ley 489 de 1998, *"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 en el cumplimiento por los órganos, dependencias, organismos y entidades titulares".*

El artículo 95 de la Ley 489 de 1998 prevé que *"Las entidades públicas podrán asociarse con el fin de cooperar con el cumplimiento de las funciones administrativas o de prestar conjuntamente servicios que se hallen a su cargo, mediante la celebración de convenios interadministrativos o la conformación de personas jurídicas sin ánimo de lucro".*

El literal c) del numeral primero del artículo 24 de la Ley 80 de 1993 establece que los contratos o convenios celebrados entre entidades públicas se podrán celebrar de manera directa.

El inciso segundo del artículo 40 ídem dispone que las entidades podrán celebrar los contratos y acuerdos que permitan la autonomía de la voluntad y requieran el cumplimiento de los fines estatales.

Mediante Acuerdo Distrital 257 de 2006, modificado por el Acuerdo Distrital 641 de 2016 "*Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá Distrito Capital y se expiden otras disposiciones"*, señala en su artículo 3 que la función administrativa distrital se desarrollará en consonancia con el interés general de la ciudadanía y los fines del Estado social de Derecho y se llevará a cabo atendiendo los principios constitucionales y legales de democratización y control social de la Administración Pública, moralidad, transparencia, publicidad, igualdad, imparcialidad, efectividad, economía, celeridad y buena fe, así como a los principios de distribución de competencias, coordinación, concurrencia, subsidiariedad y complementariedad.

El numeral 10 del artículo 3 de la Ley 1437 de 2011, "por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo", establece que "en virtud del principio de coordinación, las autoridades concertaran sus actividades con las de otras instancias estatales en el *cumplimiento de sus cometidos y en el reconocimiento de sus derechos a los particulares".*

A efectos de soportar la modalidad de contratación, a continuación se cita lo expuesto tanto por el Consejo de Estado como por la Agencia Nacional Colombia Compra Eficiente*:*

"(...) Una de las excepciones a la aplicación del procedimiento de licitación pública, es la modalidad de contratación directa regulada por el numeral 4 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007[3].", y demás normas complementarias y modificatorias.

Esta modalidad procede, específicamente, en relación con los objetos contractuales enlistados en los literales del referido numeral 4 del artículo 2 Ibidem. (…).

Lo anterior se complementa con lo expuesto por la ***Corte Constitucional****, en Sentencia C-713 de 2009, que estudió la constitucionalidad de los artículos 2 –parcial– y 5 –parcial– de la Ley 1150 de 2007.*

En esa decisión judicial se desarrollaron los principios de libre concurrencia y selección objetiva en la contratación pública, como expresiones del derecho a la igualdad de oportunidades para quienes tengan interés en participar en la contratación estatal. La materialización de esos principios pretende que no exista discriminación y que las entidades no impongan limitaciones a través de reglas que impidan la concurrencia para obtener mejores condiciones de contratación. Sin embargo, se admiten excepciones que busquen condiciones del contratista que sean favorables a los intereses del Estado y aseguren la transparencia del procedimiento como las inhabilidades e incompatibilidades.

En este orden de ideas, la contratación directa es de aplicación restrictiva, esto es, solo procede por las causales señaladas taxativamente en el numeral 4 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007. (…).[1]*"*

En coherencia con lo expuesto, se trae también a colación lo manifestado frente al tema por la **Corte Constitucional** expresó en la Sentencia C–671 de 2015:

"(…) Lo que hace interadministrativo a un contrato o convenio no es el procedimiento de selección aplicable, sino la calidad de los sujetos contratantes, esto es que las dos partes de la relación jurídica contractual formen parte de la administración pública». Así las cosas, esta clase de acuerdos de voluntades se definen por un criterio orgánico, por lo que uno de sus elementos esenciales es que en los extremos de la relación jurídico negocial concurran personas de derecho público."

Adicionalmente, el Consejo de Estado ha indicado, frente al convenio interadministrativo y sus características, que:

"[…] se puede señalar que los convenios o contratos interadministrativos tienen como características principales las siguientes: (i) constituyen verdaderos contratos en los términos del Código de Comercio cuando su objeto lo constituyen obligaciones patrimoniales; (ii) tienen como fuente la autonomía contractual; (iii) son contratos nominados puesto que están mencionados en la ley; (iv) son contratos atípicos desde la perspectiva legal dado que se advierte la ausencia de unas normas que de manera detallada los disciplinen, los expliquen y los desarrollen, como sí las tienen los contratos típicos, por ejemplo compraventa, arrendamiento, mandato, etc. (v) la normatividad a la cual se encuentran sujetos en principio es la del

[1] DÁVILA VINUEZA, Luis Guillermo. Régimen jurídico de la contratación estatal. Bogotá: LEGIS, 2016, p. 494.

Estatuto General de Contratación, en atención a que las partes que los celebran son entidades estatales y, por consiguiente, también se obligan a las disposiciones que resulten pertinentes del Código Civil y del Código de Comercio; (vi) dan lugar a la creación de obligaciones jurídicamente exigibles; (vii) persiguen una finalidad común a través de la realización de intereses compartidos entre las entidades vinculadas; (viii) la acción mediante la cual se deben ventilar las diferencias que sobre el particular surjan es la de controversias contractuales".

En consecuencia, los convenios y los contratos interadministrativos se distinguen por su naturaleza y finalidad. Ambas figuras son especies del género contrato estatal que como nota común tienen la de ser acuerdos de voluntades generadores de obligaciones entre dos entidades estatales (artículo 2, numeral 1, de la Ley 80 de 1993) y de ahí la locución formal "*interadministrativos".*

De esos acuerdos unos tienen por objeto y finalidad "*constituir, regular o extinguir entre ellas una relación patrimonial", en los términos del artículo 864 del Código de Comercio y, por lo mismo, son contratos, y otros, son "acuerdos que permitan la autonomía de la voluntad*" celebrados entre entidades estatales para el cumplimiento de fines que les son propios (fines estales) que no involucran una interlocución negocial fundada en un carácter patrimonial, los cuales conformarían la especie convenios.

Tipo de Contrato:			
Obra Pública:	Construcción: ☐	Mantenimiento: ☐	Mixto: ☐ Estudios y diseños; y construcción
Consultoría	Pre-factibilidad: ☐	Factibilidad: ☐	Estudios y diseños: ☐
Diagnósticos: ☐	Pruebas de Materiales: ☐	Interventoría: ☐	Corretaje de seguros ☐
Concesión: ☐	Suministro: ☐	Compraventa:	Seguros: ☐
Prestación de servicios: ☐ Distintos a PSP de personas naturales	Otro: X Cuál: Convenio Interadministrativo		

Régimen legal aplicable:

El negocio jurídico a suscribirse es un Convenio Interadministrativo previsto en la Ley 80 de 1993, el Artículo 2.2.1.2.1.4.4 del Decreto No. 1082 de 2015, el Artículo 2.2.1.2.1.4.1. del Decreto 1082 de 2015, los Artículos 6 y 95 de la Ley 489 de 1998, el Artículo 149 del Decreto 1421 de 1993 y el Decreto Distrital 555 de 2021.Para aquellos aspectos no regulados en las normas anteriores, se aplicarán las normas comerciales y civiles pertinentes.

El convenio a suscribirse se fundamenta, además, en el deber de aplicar y dar buen uso en la gestión administrativa a los principios de colaboración, subsidiariedad y complementación plasmados en la Ley 489 de 1998, así como de la función administrativa, busca optimizar en términos de eficiencia y eficacia las herramientas técnicas y funcionales de ambas entidades, acudiendo a las competencias asignadas a cada una de ellas.

1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD QUE SE PRETENDE SATISFACER CON LA CONTRATACIÓN, ANÁLISIS DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD

El Instituto de Desarrollo Urbano - IDU es un establecimiento público del orden distrital, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente, creado mediante Acuerdo Distrital No. 19 de 1972, reestructurado organizacionalmente mediante Acuerdo Consejo Directivo del IDU No. 06 de 2021, que en su artículo 15, señala que son funciones del IDU, entre otras: "b) Diseñar e implementar las estrategias, planes y programas para el desarrollo y control de los proyectos de infraestructura, administración, aprovechamiento económico y monitoreo de la infraestructura existente, de los Sistemas de Movilidad y de Espacio Público Construido a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU. ...".

El Acuerdo 01 de 2009, por el cual se expiden los Estatutos del IDU, estableció el objeto social, su régimen jurídico, así como el deber de la entidad de observar el principio de coordinación en los siguientes términos:

"ARTÍCULO 3.- OBJETO SOCIAL. El Instituto tiene por objeto atender en el ámbito de sus competencias la ejecución integral y el mantenimiento de los proyectos de infraestructura de los sistemas de movilidad y de espacio público construido del Distrito Capital, contemplados dentro del Plan de Ordenamiento Territorial, el Plan de Desarrollo Económico y Social y de Obras Públicas del Distrito Capital y los planes y programas sectoriales, así como las operaciones necesarias para la distribución, asignación y cobro de las contribuciones de valorización y de pavimentación."

"ARTÍCULO 4.- RÉGIMEN JURÍDICO. Además de las disposiciones contenidas en la Constitución Política, en las leyes, Acuerdos, Decretos Distritales y demás normas que de manera general y específica regulen su organización, fines y funciones, el Instituto de Desarrollo Urbano, se regirá por lo dispuesto en el Plan de Ordenamiento Territorial, el Plan de Desarrollo Económico y Social y de Obras Públicas, los planes y programas maestros y sectoriales y en los presentes estatutos."

"ARTÍCULO 6.- PRINCIPIO DE COORDINACIÓN Y COLABORACIÓN. El Instituto de Desarrollo Urbano, en virtud del principio de coordinación y colaboración, garantizará la armonía en el ejercicio de sus funciones con el fin de lograr los fines y cometidos legales y misionales de la Entidad. En consecuencia prestará su colaboración a las demás entidades del Distrito Capital, en especial a las del sector movilidad."

El Artículo 88 ibídem dispuso lo siguiente en relación con el IDU: "Artículo 88. Instituto de Desarrollo Urbano IDU. El Instituto de Desarrollo Urbano - IDU, sin perjuicio de las competencias que los diferentes sectores y entidades de la Administración Distrital tengan en materia de formulación, respecto de los bienes los bienes de propiedad de la Entidad, podrá participar y desarrollar estrategias, planes y proyectos urbanos integrales. En ese mismo sentido podrá desarrollar las competencias otorgadas en materia de gestión de suelo y financiación del desarrollo para apoyar la estructuración – ejecución de dichos proyectos previo acuerdo que se suscriba en tal sentido con el sector o la entidad respectiva."

El Plan Estratégico del IDU apunta a generar bienestar a los habitantes de la ciudad mejorando la calidad de vida, mediante la estructuración y desarrollo de proyectos de infraestructura vial y movilidad multimodal, de forma sostenible, incluyente, innovadora y eficiente, para contribuir al desarrollo urbano de Bogotá Región.

La EFR fue creada mediante Ordenanza 38 de 2009 de la Asamblea del Departamento de Cundinamarca con el siguiente objeto: "Corresponde a la EMPRESA FÉRREA REGIONAL S.A.S., en las condiciones que señalen las normas vigentes y las autoridades competentes: (i) El desarrollo, establecimiento,

explotación y operación del sistema de transporte masivo y del sistema de transporte ferroviario, incluyendo las respectivas infraestructuras. (ii) la gestión, de otros sistemas alternativos de transporte, cuando así lo determinen las autoridades competentes, así como a facilitar y coadyuvar a la integración modal con otros sistemas de transporte de entes gestores y modos de transporte para la correcta prestación de servicio de transporte. (iii) La gestión, ejecución y administración de proyectos de infraestructura de transporte que atiendan las necesidades de movilidad, cuando dicha labor se asigne o delegue por la correspondiente autoridad de transporte a través convenio o contrato, labores que podrá desempeñar directamente o con terceros. (iv) Prestar servicios de asesoría, consultoría, asistencia técnica y capacitación en servicios de transporte público en sus diferentes modalidades."

Mediante Escritura Pública No. 1280 del 15 de diciembre de 2010, se constituyó la Empresa Férrea Regional S.A.S. – EFR, como sociedad por acciones simplificada, descentralizada del orden departamental, constituida entre entidades públicas o territoriales, de carácter comercial con aportes públicos y con domicilio en Bogotá D.C. La sociedad tiene autonomía administrativa, patrimonial y presupuestal y ejerce su objeto social en los términos de sus estatutos. Su régimen jurídico es el de las Empresas Industriales y Comerciales del Estado.

El artículo 3 de los estatutos de la Empresa Férrea Regional S.A.S. - EFR establece el objeto social de la sociedad, en los siguientes términos: *"(...) Corresponde a la EMPRESA FÉRREA REGIONAL S.A.S., en las condiciones que señalen las normas vigentes y las autoridades competentes: (i) El desarrollo, establecimiento, explotación y operación del sistema de transporte masivo y del sistema de transporte ferroviario, incluyendo las respectivas infraestructuras. (ii) la gestión, de otros sistemas alternativos de transporte, cuando así lo determinen las autoridades competentes, así como a facilitar y coadyuvar a la integración modal con otros sistemas de transporte de entes gestores y modos de transporte para la correcta prestación de servicio de transporte. (iii) La gestión, ejecución y administración de proyectos de infraestructura de transporte que atiendan las necesidades de movilidad, cuando dicha labor se asigne o delegue por la correspondiente autoridad de transporte a través convenio o contrato, labores que podrá desempeñar directamente o con terceros. (iv) Prestar servicios de asesoría, consultoría, asistencia técnica y capacitación en servicios de transporte público en sus diferentes modalidades.*

En el cumplimiento de las actividades antes descritas, la EMPRESA FÉRREA REGIONAL S.A.S., procurará contribuir al mejoramiento de la infraestructura física del Departamento, mejorar su capacidad competitiva en materia turística, comercial y de servicio. (…)".

En apoyo a las medidas tomadas por la Administración Distrital para fortalecer el sistema de movilidad, se han expedido, entre otros, los siguientes documentos CONPES relacionados con el sistema de transporte masivo en el Distrito Capital: 2999 de 1998, 3093 de 2000, 3368 de 2005, 3677 de 2010, 3882 y 3899 de 2017, 4034 de 2021 y 4104 de 2022.

En 2010, el CONPES 3677 denominado "*Movilidad Integral para la Región Capital Bogotá – Cundinamarca*"[2] describió la política del Gobierno Nacional para participar en el desarrollo integral de la movilidad de la Región Capital (Cundinamarca – Bogotá D.C.), a través de la participación de la financiación de los proyectos, con el propósito de contribuir al mejoramiento de su calidad de vida, productividad y competitividad. Este documento recopila y evalúa los avances de las propuestas para el

[2] Disponible en: https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Económicos/3677.pdf

Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá – SITP, Transmilenio, Primera Línea del Metro de Bogotá y Tren de cercanías para Bogotá y la sabana, y establece las condiciones técnicas, financieras e institucionales para implementar cada proyecto como parte de la solución integral a los problemas de movilidad del Distrito y la Región Capital.

Adicionalmente, en el documento CONPES 4034 de 2021 se presenta la visión actualizada a 2027, 2035 y de largo plazo, así como establece la priorización de proyectos para satisfacer las necesidades de movilidad de los habitantes de la región. En esta visión se refuerza la necesidad de tener un sistema de movilidad cuyo eje estructural sea el transporte público, especialmente el transporte masivo, complementado con el transporte colectivo y los modos no motorizados. Para lograr este sistema, se resaltan proyectos estratégicos de transporte público como la segunda línea del metro hacia Suba-Engativá con la troncal Av. Ciudad de Cali hasta la Calle 80, el Borde Occidental que incluye la troncal Calle 13 y el Regiotram del Norte para el período 2035.

En una línea con lo expuesto, el Plan Maestro de Movilidad, adoptado por el Decreto 319 de 2006, en su artículo 7 establece que el "Transporte Público y todos sus componentes constituyen el eje estructurador del sistema" de movilidad. Adicionalmente, en el artículo 3, se define que el Transporte masivo está *"constituido por las líneas de metro, troncales de buses y líneas de tranvía y sus respectivas rutas alimentadoras"*, en paralelo se define el SITP como "*El sistema integrado de transporte público comprende las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público, las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público, así como la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema"*.

El 9 de noviembre de 2017, la Nación, el Departamento de Cundinamarca y la EFR suscribieron el CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL PROYECTO REGIOTRAM cuyo objeto es *"(…) definir los montos, términos y condiciones bajo los cuales la Nación y el Departamento concurrirán a la cofinanciación del Proyecto. (…)".* Dentro del convenio de cofinanciación se establecieron entre otros aspectos, los montos que aportarán la Nación y el Departamento para la financiación del Proyecto, las vigencias fiscales en las cuales se deberán efectuar dichos aportes y se designó a la EFR como ente gestor del Proyecto Regiotram de Occidente.

Bajo este marco, una vez aprobada la cofinanciación del proyecto Regiotram de Occidente, la Empresa Férrea Regional dio inicio al proceso licitatorio para la adjudicación del proyecto. El día siete (7) de enero de 2020 la EFR suscribió con la CONCESIONARIA FÉRREA DE OCCIDENTE S.A.S. (en adelante el "Concesionario") el Contrato de Concesión No. 01 del 2020, cuyo objeto es "*el otorgamiento de una concesión para que el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo todas las actividades necesarias para la financiación, Estudios y Diseños, Gestión Social y Ambiental, ejecución de las Obras de Construcción, las Obras del Taller ANI, las Obras de Adecuación y Reparación de Desvíos, las Obras para Intersecciones Especiales, las Obras para Redes, la Operación, el Mantenimiento, la Reversión Parcial y la Reversión de la infraestructura correspondiente al Regiotram, así como la financiación, Estudios y Diseños, instalación, suministro, pruebas, puesta en marcha, Operación, reposición, Mantenimiento y Reversión del Material Rodante, de los Sistemas Ferroviarios y del SIRAU y la prestación*

del servicio público de transporte férreo de pasajeros en Bogotá y Cundinamarca a través del Regiotram, incluyendo su Recaudo". El 24 de junio de 2020 se suscribió el acta de inicio del Contrato de Concesión.

El Plan de Desarrollo Departamental 2020 – 2024 "Cundinamarca, ¡Región que progresa!", dentro de su Marco Estratégico, establece en la Visión 2036 del Departamento que *"…el sistema ferroviario de Cundinamarca será el más eficiente de Colombia, y su integración con otros modos de transporte será soporte de crecimiento económico y equilibrio territorial…".* En este mismo Marco estratégico, el Plan establece unos proyectos memorables, dentro de los que se encuentra el Regiotram de Occidente. Además, en la Línea estratégica Más Integración, se propone *"… desarrollar sistemas de transporte masivo regional que permitan la integración, productividad y conectividad entre los municipios de Cundinamarca y el Distrito Capital en el marco de la Ciudad – Región…".*

El Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2020- 2024, *"Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI"*, adoptado mediante Acuerdo761 del 11 de Junio de 2020, establece como uno de sus Propósitos *"Hacer de Bogotá - Región un modelode movilidad multimodal, incluyente y sostenible"*; este propósito busca la promoción de modossostenibles de transporte, el mejoramiento de los tiempos y de la experiencia del desplazamiento, teniendo a la red de metro regional, de buses y a la red de ciclorrutas como ejes articuladores de la movilidad tanto de la ciudad como de la región. Para alcanzar este propósito se formulan estrategias y proyectos para mejorar la experiencia de los tiempos de desplazamiento en Bogotá – Región, teniendoun sistema de transporte masivo multimodal, regional, sostenible, limpio y que cumple con todos los parámetros en materia de bioseguridad.

Específicamente, en el Artículo 12 del citado acuerdo, Metas Trazadoras, para el Propósito 4 se establece la meta trazadora *"(…) Gestionar el 100% de la inserción urbana del Regiotram de Occidente, diseñar una estrategia de apoyo a la estructuración del Regiotram del Norte a la estructuración del Regiotram del sur (…)".*

De conformidad con lo previsto en el artículo 15 del Acuerdo Distrital No. 761 de 2020, uno de los programas del Plan de Desarrollo del Distrito (El No. 50 asociado al propósito No. 4 "*Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible*") tiene por alcance "*Realizar las intervenciones en espacio público para la conexión del Regiotram de Occidente con el sistema de transporte público de la ciudad. Apoyar con recursos técnicos, financieros y administrativos la estructuración de todos los proyectos férreos que permiten la integración regional, entre los proyectos Regiotram del Norte y Regiotram del sur*."

A su vez, el artículo 73 del mencionado Acuerdo Distrital establece que la infraestructura vial y férrea en materia de movilidad constituye una temática prioritaria de impacto regional en el Plan Distrital de Desarrollo al tiempo quedefine como meta de agenda compartida del Plan, entre Bogotá D.C. y el Departamento de Cundinamarca, la implementación de *"(…) una estrategia de estructuración de proyectos de manera integral en los corredores férreos regionales."*

En concordancia con lo anterior, al IDU le fueron asignados recursos para apoyar los proyectos de Regiotram de Occidente, Norte y Sur en su Proyecto de Inversión 7786 – Integración Funcional del Regiotram a la Estructura Urbana de la ciudad.

El IDU cuenta con 6 proyectos de inversión para ejecutar sus propósitos, dentro del cual se encuentra:

- Proyecto 7786 Integración funcional del Regiotram a la estructura urbana de la Ciudad
- Objetivo general: Integrar funcionalmente los corredores férreos con la estructura urbana de Bogotá

Objetivo(s) específico(s)

- ✓ Integrar la red vial urbana con la infraestructura de los corredores férreos.
- ✓ Mejorar las condiciones socioeconómicas del entorno de las estaciones del Regiotram.
- ✓ Incrementar las alternativas de movilidad peatonal y de espacio público en el área de influencia de los corredores férreos.
- ✓ Desarrollar la ciclo infraestructura necesaria para la integración de los corredores férreos.

Este proyecto de inversión se sustenta sobre la necesidad de integrar funcionalmente los corredores férreos con la estructura urbana de la ciudad, garantizando que estos ejes de transporte masivo sean ejes estructuradores y articuladores del tejido urbano y socioeconómico de Bogotá. Para tal fin, se tiene previsto adelantar acciones e intervenciones que permitan la integración física del Regiotram de Occidente con el sistema Transmilenio.

Con base en lo previsto en el Plan Distrital de Desarrollo, la Secretaría Distrital de Movilidad manifestó formalmente a la Empresa Férrea Regional su interés en trabajar de forma conjunta para "*lograr que el proyecto Regiotram de Occidente se integre al Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá – SITP, con el fin de maximizar el potencial de este proyecto para mejorar la movilidad regional y beneficiar la calidad de vida de los habitantes de Bogotá y Cundinamarca*"; y además se solicitó "*que la Empresa Férrea Regional analice las posibles alternativas de integración con Bogotá, en el marco de la cooperación interinstitucional con las entidades distritales, y que, con base en dicho análisis, evalúe potenciales modificaciones en el proyecto que resulten necesarias a la luz de los escenarios de integración con Bogotá. Para dicho ejercicio de análisis se sugiere tener en cuenta lo siguiente:*

- *Que la estructura tarifaria permite la integración con el SITP de Bogotá, incluyendo los componentes troncal y zonal de Transmilenio, y el futuro sistema Metro.*
- *Revisar y actualizar los escenarios de demanda del proyecto considerando las modificaciones y nuevas prioridades de infraestructura, tales como las extensiones del sistema Metro, el tren del norte, las modificaciones en troncales, servicios del sistema Transmilenio y el SITP en general.*
- *Considerar el impacto de la integración con el SITP de Bogotá en la demanda del Regiotram de Occidente y su consecuencia en el diseño operacional, la estimación y dimensionamiento de la infraestructura, el material rodante necesario, y analizar el impacto en inversiones y costos de operación de este nuevo escenario.*
- *El impacto en el tráfico y el manejo que existirá sobre las intersecciones a nivel, considerando escenarios de demanda actualizados y con condiciones de integración tarifaria con el SITP de Bogotá.*
- *La necesidad de un urbanismo integral que considere la implantación de las estaciones y el corredor férreo en la ciudad construida, las conexiones necesarias con el espacio público y los*

equipamientos urbanos, así como su interacción con los peatones y demás modos de transporte de la ciudad."

La Secretaría Distrital de Movilidad - SDM, el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU, la Empresa del Tercer Mileno – TRANSMILENIO S.A., el Departamento de Cundinamarca y la Empresa Férrea Regional S.A.S. - EFR, suscribieron el Convenio Interadministrativo de Colaboración y Cooperación, el 29 de octubre de 2020, con el objeto de "*Aunar esfuerzos entre las partes para (i) realizar los análisis y estudios técnicos, financieros y legales que resultan necesarios para evaluar y, de resultar viable para las Partes, lograr la integración física, operacional, tarifaria y del medio de pago del proyecto Regiotram de Occidente con el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP de la ciudad de Bogotá, así como (ii) establecer la viabilidad de los cambios que se derivarían de estos análisis y estudios en el Contrato de Concesión No. 01 del 2020 y en el Contrato de Interventoría No. 28 EFR – 2020.".*

El 11 de octubre de 2021, el Comité Técnico del citado Convenio Interadministrativo de Colaboración y Cooperación, en sesión No. 10, revisó y discutió los productos de la fase IV del Convenio interadministrativo y de manera unánime recomendó adoptar como escenario base de la integración el Escenario No. 10 que consideró el mejoramiento de la integración física de los sistemas, mediante la construcción de estaciones elevadas en los cruces del corredor férreo con las avenidas NQS, 68 y Boyacá y el desplazamiento de la estación a nivel de la Av. Ciudad de Cali.

En virtud de dicha decisión, el 12 de noviembre de 2021, el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU y la Empresa Férrea Regional S.A.S. – EFR suscribieron el Convenio Interadministrativo No. IDU-1736-2021, cuyo objeto es: "*Anuar esfuerzos para adelantar los estudios y diseños de las obras requeridas para la integración física entre REGIOTRAM de Occidente y el Sistema Integrado de Transporte de Bogotá*".

Los estudios y diseños de factibilidad de las estaciones elevadas están siendo desarrollados por la Concesionaria Férrea Regiotram de Occidente y están siendo revisados por el Consorcio Interventor Regiotram Occidente, en virtud de los contratos celebrados para tal fin con la EFR, en el marco del convenio 1736-2021 celebrado entre ésta y el IDU. En la actualidad se cuenta con un presupuesto preliminar de las obras, el cual sirve de base para el presente Convenio.

El presupuesto estimado para el convenio fue determinado teniendo en cuenta información remitida por la EFR para soportar el análisis de costos preliminares para financiación del proyecto y así solicitar ante la Secretaría Distrital de Movilidad gestionar como cabeza de sector, el Aval Fiscal ante la Secretaría Técnica del CONFIS y la Declaratoria de Importancia Estratégica ante el Consejo de Gobierno para el trámite de vigencias futuras ordinarias según comunicación con radicado IDU 20231150872991 de 25[3] de mayo de 2023 en este sentido: "(…)*En atención a los requisitos normativos y al compromiso de avanzar con la ejecución de proyectos estratégicos de infraestructura definidos por el gobierno distrital y a fin de armonizar la ejecución de estos con el presupuesto, se ha previsto la utilización de la figura de vigencias futuras ordinarias que exceden el periodo de gobierno para los periodos 2024 y 2025 por valor de CIENTO DIECISEIS MIL VEINTICINCO MILLONES DE PESOS M/CTE. ($116.025.000.000), para lo cual, agradezco gestionar como cabeza de sector, el Aval Fiscal ante la Secretaría Técnica del CONFIS y la Declaratoria de Importancia Estratégica ante el Consejo de Gobierno. (…)"*

[3] Anexo No. 1

Ahora, surtiéndose el trámite correspondiente, según Acta de reunión ordinaria No. 05 de 2023 del 26 de mayo de 2023 y Extraordinaria No. 6 del 15 de junio de 2023[4], el Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal – CONFIS se otorgó viabilidad fiscal a las vigencias futuras ordinarias 2024-2025 presentadas por el IDU por valor de $111.487.651.994 (constantes 2023 y 116.025.000 corrientes), para lograr la Integración Funcional del REGIOTRAM a la Estructura urbana de la Ciudad, conforme al siguiente detalle:

Pesos constantes 2023

RUBRO /PROYECTO	2024	2025	TOTAL VF
INVERSIÓN			
7786 Integración Funcional del Regiotram a la Estructura Urbana en la Ciudad - Inserción urbana al Regiotram.	72.888.349.515	38.599.302.479	**111.487.651.994**

Pesos corrientes

RUBRO /PROYECTO	2024	2025	TOTAL VF
INVERSIÓN			
7786 Integración Funcional del Regiotram a la Estructura Urbana en la Ciudad - Inserción urbana al Regiotram.	75.075.000.000	40.950.000.000	**116.025.000.000**

Pesos corrientes

FUENTE	APROPIACIÓN VIGENCIA ACTUAL 2023	VIGENCIA FUTURA 2024	VIGENCIA FUTURA 2025	TOTAL VIGENCIA FUTURA	TOTAL
Transferencia administración central		31.075.000.000	25.425.000.000	**56.500.000.000**	56.500.000.000
Recursos Crédito del Distrito	20.475.000.000	44.000.000.000	15.525.000.000	**59.525.000.000**	80.000.000.000
TOTAL	**20.475.000.000**	**75.075.000.000**	**40.950.000.000**	**116.025.000.000**	**136.500.000.000**

Pesos constantes 2023

FUENTE	APROPIACIÓN VIGENCIA ACTUAL 2023	VIGENCIA FUTURA 2024	VIGENCIA FUTURA 2025	TOTAL VIGENCIA FUTURA	TOTAL
Transferencia administración central		30.169.902.913	23.965.500.990	**54.135.403.903**	54.135.403.903
Recursos Crédito del Distrito	20.475.000.000	42.718.446.602	14.633.801.489	**57.352.248.091**	77.827.248.091
TOTAL	**20.475.000.000**	**72.888.349.515**	**38.599.302.479**	**111.487.651.994**	**131.962.651.994**

Conforme a lo conceptuado por el CONFIS, los aportes del Distrito Capital a través del IDU al Convenio Interadministrativo a suscribirse entre la Empresa Férrea Regional EFR y el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU, con el fin de efectuar los ajustes de las estaciones en la etapa de construcción del

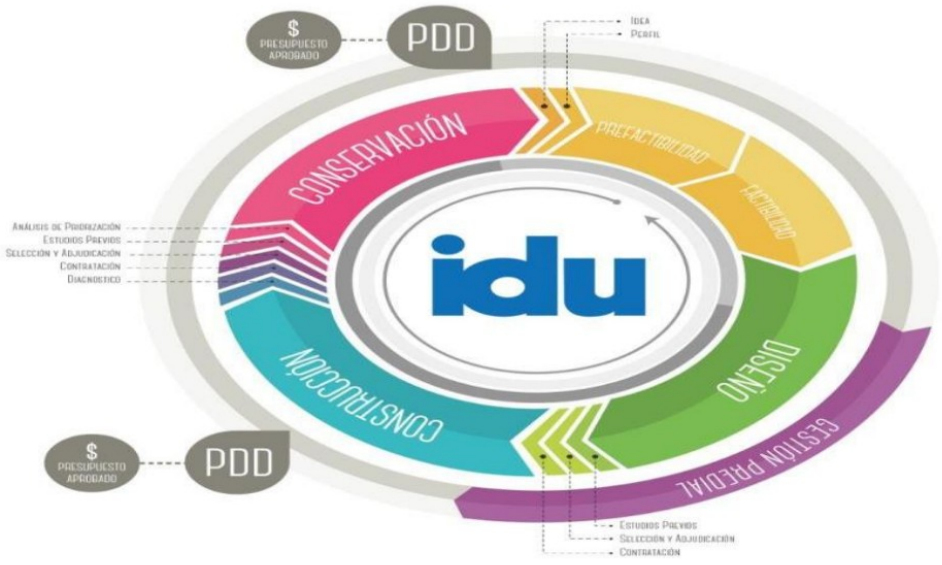
[4] Anexo No. 2

proyecto Regiotram de Occidente que permita la integración de este con el Sistema Integrado de Transporte Publico de Bogotá y cuyo objetivo es integrar funcionalmente los corredores férreos con la estructura urbana de la Ciudad, garantizando que estos ejes de transporte masivo sean estructuradores y articuladores del tejido urbano y socioeconómico.

Teniendo en cuenta que los costos asociados a la construcción de las estaciones elevadas por parte del Concesionario estarán a cargo del IDU y que el IDU cuenta con la autorización para comprometer recursos de las vigencias 2023, 2024 y 2025 para tal fin, se propone celebrar un convenio interadministrativo mediante el cual el IDU se comprometa a entregar dichos recursos a la EFR, para que soporten presupuestalmente los acuerdos a los que ésta llegue con el Concesionario y el Interventor.

2. MADURACIÓN DEL PROYECTO:

De conformidad con el ciclo de proyectos del IDU, se identifican diferentes niveles de maduración de un proyecto. Los estudios correspondientes a la etapa de pre-inversión del proyecto comprenden la idea, el perfil, la prefactibilidad y la factibilidad del mismo, los cuales dependen de la calidad y el nivel de profundidad de información base con la que se cuenta y del alcance requerido para avanzar a la siguiente etapa de inversión (estudios y diseños definitivos y construcción), como se representa en el siguiente gráfico:



Gráfica No.2. Etapas de Maduración del Proyecto.

ETAPA DE PREFACTIBILIDAD: El estudio de prefactibilidad (Estudios Fase I) analizan las alternativas de solución del proyecto. Se realizan con información secundaria. Estos estudios se realizan considerando una serie de criterios, técnicos, legales, prediales, financieros, económicos, sociales y ambientales, para determinar la bondad de cada una de las alternativas; se determinan los criterios de evaluación de tal forma que se pueda tomar la decisión de selección de la alternativa más favorable, en la siguiente etapa de proyecto.

ETAPA DE FACTIBILIDAD: En los estudios de factibilidad se selecciona la alternativa según los

criterios dados en la prefactibilidad y se perfecciona, se amplían los aspectos técnicos y prediales, y por último se realiza la evaluación financiera, económica, social y ambiental del proyecto. Se trabaja con información primaria. Comprende el desarrollo de componentes técnicos como son:

Diseño Urbano y Paisajismo
Diseño Geométrico
Tránsito y transporte
Estructuras (Vehiculares y Peatonales)
Pavimentos y geotecnia
Redes Secas (Energía – Telecomunicaciones – Gas Natural)
Redes Hidrosanitarias
Ambiental
Predial
Social
Presupuestos

En lo correspondiente al proyecto de inversión 778 - Integración funcional del Regiotram a la estructura urbana de la Ciudad, se tiene que:

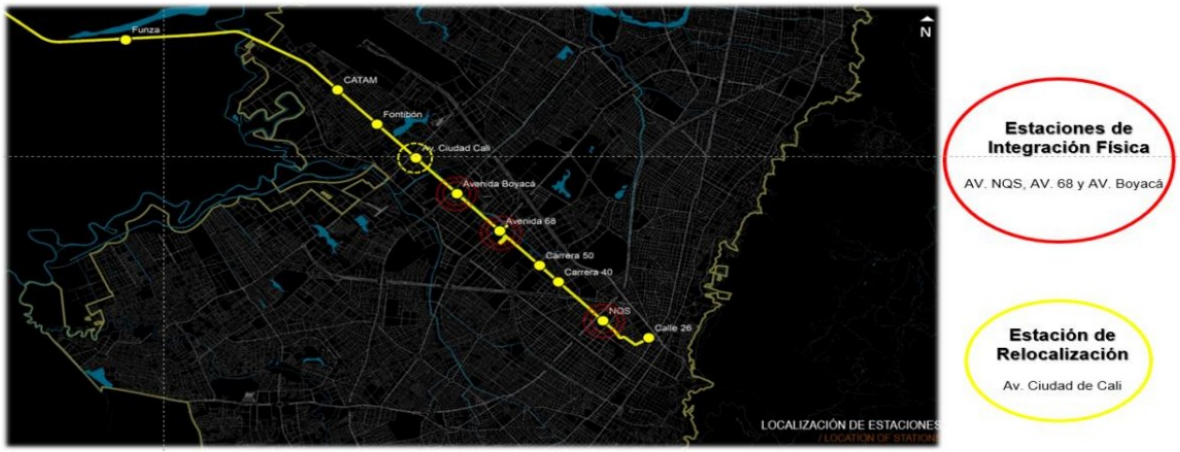
Identificación del proyecto: INTERSECCIONES ELEVADAS DE REGIOTRAM OCCIDENTE

Descripción detallada del proyecto:

El objetivo principal es articular los corredores de movilidad a través de intersecciones elevadas con el sistema de transporte masivo, el equipamiento y los nodos comerciales del territorio establecido, con la construcción de pasos elevados sobre los cruces que se generan entre el corredor ferroviario y las vías urbanas en las cuales existan o se prevean corredores troncales del SITP del Distrito Capital

LOCALIZACIÓN:

Localización General de las estaciones elevadas



Estrategias para su implementación

- Priorizar la construcción de las Estaciones elevadas de Regiotram de Occidente sobre las intersecciones del corredor férreo con la Av. NQS (Troncal TM en operación) y Estación Av. 68 (Troncal en Construcción), considerando que las Troncales del Sistema Transmilenio en dichos corredores viales ya están en operación o construcción.
- Determinar la mejor solución para una futura construcción de una estación elevada en la intersección del corredor férreo con la Av. Boyacá, acorde con un posible nuevo proyecto de transporte masivo sobre dicho corredor.
- Elaborar el convenio interadministrativo (IDU – EFR) para definir las condiciones administrativas, jurídicas y financieras del traslado de los recursos a través de los cuales el IDU cubrirá los diferentes costos asociados al desarrollo de las estaciones elevadas que las Partes acuerden construir, teniendo en cuenta los recursos disponibles. La definición sobre las estaciones elevadas a construir, los costos de las mismas y el monto definitivo de los aportes del IDU será definido por un Comité integrado por representantes de ambas Partes, con base en el presupuesto definitivo de las estaciones elevadas, los ejercicios financieros adicionales que realice la EFR, los cronogramas de ejecución del proyecto y los acuerdos a los que se llegue con el Concesionario.
- Que la EFR concerte con el Concesionario – CFRO y la Interventoría – CIRO la modificación contractual para la ejecución de las estaciones elevadas que las Partes acuerden construir.

Identificación de la población afectada:

Número de beneficiarios: 130.000 pasajeros día – Usuarios del Sistema Regiotram de Occidente

Diagnóstico del problema o situación a resolver a través del proyecto.

A lo largo de los últimos años, los sistemas de transporte han visto la necesidad de integrar funcionalmente los corredores férreos con la estructura urbana de la ciudad, garantizando que estos ejes de transporte masivo sean ejes estructuradores y articuladores del tejido urbano y socioeconómico de Bogotá. Para tal fin, se tiene previsto adelantar acciones e intervenciones que permitan la integración física del Regiotram de Occidente con el sistema Transmilenio.

De este modo poder maximizar el potencial de este proyecto para mejorar la movilidad regional y beneficiar la calidad de vida de los habitantes de Bogotá y Cundinamarca, permitiendo la reducción de caminatas de los usuarios del proyecto Regiotram para hacer el intercambio al sistema Transmilenio y viceversa, promoviendo así, la conexión entre los dos sistemas.

En virtud de dicha solicitud se han suscrito dos convenios entre entidades del Distrito y la Empresa Férrea Regional y la Gobernación. El, el primero fue suscrito entre el Departamento de Cundinamarca, la Secretaría Distrital de Movilidad, el Instituto de Desarrollo Urbano, Transmilenio S.A., y la Empresa Férrea Regional y tiene por objeto "*Aunar esfuerzos entre las Partes para (i) realizar los análisis y estudios técnicos, financieros y legales que resultan necesarios para evaluar y, de resultar viable para las Partes, lograr la integración física, operacional, tarifaria y del medio de pago del proyecto Regiotram de Occidente y el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP de la ciudad de Bogotá, así como (ii) establecer la viabilidad de los cambios que se derivarían de estos análisis y estudios en el Contrato de Concesión No. 01 de 2020 y en el Contrato de Interventoría No. 28 EFR – 2020*".

El pasado 11 de octubre de 2021, el Comité Técnico del citado Convenio Interadministrativo de Colaboración y Cooperación, en sesión No. 10, revisó y discutió los productos de la fase IV del Convenio interadministrativo y de manera unánime recomendó adoptar como escenario base de la integración el Escenario No. 10 - la Integración física de los sistemas.

En virtud de dicha decisión, el 12 de noviembre de 2021, el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU y la Empresa Férrea Regional – EFR suscribieron el segundo Convenio Interadministrativo No. IDU-1736-2021, cuyo objeto es: *"Anuar esfuerzos para adelantar los estudios y diseños de las obras requeridas para la integración física entre REGIOTRAM de Occidente y el Sistema Integrado de Transporte de Bogotá".*

Beneficios sociales y ambientales:

- Integración con el Sistema de transporte masivo de Bogotá y Conexión con la primera línea del Metro en el centro de la ciudad.
- Reducción de tiempos de caminata y mejoras en seguridad para los usuarios que realicen transferencia entre los dos sistemas de transporte
- Generación de empleo – Área de influencia del proyecto

Meta a que se apunta

Meta Plan de Desarrollo 402 – *"…Gestionar el 100% de la inserción urbana del Regiotram de Occidente, diseñar una estrategia de apoyo a la estructuración del Regiotram del Norte a la estructuración del Regiotram del sur…"*. Asociada al Programa 50. Red de metros del Propósito 4. *"Realizar las intervenciones en espacio público para la conexión del Regiotram de Occidente con el sistema de transporte público de la ciudad. Apoyar con recursos técnicos, financieros y administrativos la estructuración de todos los proyectos férreos que permiten la integración regional, entre estos los proyectos Regiotram del Norte y Regiotram del sur (…)".*

Fases, con cronograma y costos de ejecución del proyecto, incluyendo sus fuentes de financiación.

Fases del Proyecto: Se debe precisar que los proyectos de construcción de infraestructura vial y de transporte tienen un ciclo de vida. Es así, que la administración Distrital desarrolla el Plan Anual de Adquisiciones y apropia los recursos para desarrollar los diferentes proyectos a ejecutar durante la administración basados en este programa y en los lineamientos establecidos por la Cámara Colombiana de Infraestructura en el documento "*Una Política Pública: Maduración de Proyectos y Matriz de Riesgos*".

Para el caso del Proyecto de las ESTACIONES ELEVADAS DEL REGIOTRAM OCCIDENTE se cuenta con lo siguiente:

Los estudios y diseños de factibilidad de las estaciones elevadas están siendo desarrollados por la Concesionaria Férrea Regiotram de Occidente y están siendo revisados por el Consorcio Interventor

Regiotram Occidente, en virtud de los contratos celebrados para tal fin con la Empresa Férrea Regional S.A.S – EFR , en el marco del convenio 1736-2021 celebrado entre ésta y el IDU, con el objeto de: "*Anuar esfuerzos para adelantar los estudios y diseños de las obras requeridas para la integración física entre REGIOTRAM de Occidente y el Sistema Integrado de Transporte de Bogotá*".

Los estudios y diseños de factibilidad de las estaciones elevadas están siendo desarrollados por la Concesionaria Férrea Regiotram de Occidente y están siendo revisados por el Consorcio Interventor Regiotram Occidente, en virtud de los contratos celebrados para tal fin con la Empresa Férrea Regional S.A.S – EFR, en el marco del mencionado Convenio 1736-2021.

El presupuesto preliminar del costo de ejecución de las obras es de $136.500 millones de pesos constantes del mes de enero de 2023. En la actualidad el Concesionario se encuentra atendiendo las últimas observaciones de la Interventoría, lo que permitirá contar con un presupuesto definitivo de las obras.

Al presupuesto definitivo deberán adicionarse otros costos asociados a la ejecución de las estaciones elevadas a través del contrato de concesión, tales como costos financieros del capital de trabajo y mayores costos de la interventoría.

Teniendo en cuenta lo anterior, el IDU realizó una solicitud de vigencias futuras por la suma de $136.500 millones de pesos, acorde con la distribución que se presenta en el siguiente cuadro:

PROYECTO DE INVERSION	Nombre Fuente de Financiacion	APROPIACION VIGENCIA ACTUAL	SOLICITUD V.F 2024	SOLICITUD V.F 2025	TOTAL APROPIACIÓN 2023 + SOLICITUD V.F.
7786	CUPO	20.475.000.000	44.000.000.000	15.525.000.000	80.000.000.000
	TRANSF. ORDINARIAS	-	31.075.000.000	25.425.000.000	56.500.000.000
Total general		**20.475.000.000**	**75.075.000.000**	**40.950.000.000**	**136.500.000.000**

Cronogramas del Proyecto:

Teniendo en cuenta, que para la concreción de las obras se requiere que la EFR suscriba un otrosí con el Concesionario, el cual se respaldará presupuestalmente con los recursos del presente convenio entre el IDU y la EFR, el cronograma de ejecución de las obras será el que se acuerde en dicho otrosí.

Valoración técnica, económica, financiera, jurídica, ambiental y social del proyecto

DIMENSIÓN TECNICA

Con este proyecto se espera:

- Mejoramiento de la accesibilidad y conectividad entre los modos de transporte, para los ciudadanos.
- Mejoramiento de las condiciones de accesibilidad y uso del transporte para las personas con discapacidad física.
- Incremento de la seguridad vial a los diferentes grupos poblacionales, especialmente a los más

vulnerables.

- Disminución de la congestión vial y de los tiempos de desplazamiento para garantizar viajes con mayor confort y seguridad. Lo que se traducirá en una mejora constante en la imagen urbana y calidad de vida.
- Democratización del sistema de transporte público de la ciudad.
- Elevación de la cultura ciudadana, generando respeto por lo público, sentido de pertenencia, y cumplimiento voluntario de normas.

Con base en la descripción detallada del proyecto realizada anteriormente y el Diagnóstico del problema del presente documento, se puede concluir que la ejecución del proyecto permite la mejoría de la movilidad para transporte público y particular, de la siguiente manera:

- **Accesibilidad**: La población de la zona podrá acceder en una mejor forma, al uso de los sistemas de transporte disponibles.
- **Movilidad**: La disminución en los tiempos de desplazamiento y cambios de movilidad entre los sitios de origen y destino de los usuarios que se benefician por la construcción del proyecto, permiten incrementar su productividad.
- **Seguridad vial**: Desarrollo de una infraestructura acorde con las necesidades de la ciudad, implementando con las obras, las medidas que sobre seguridad vial la SDM apruebe para las conexiones.

- **DIMENSIÓN ECONÓMICA – SOCIAL Y AMBIENTAL**

El implementar este tipo de conexiones en los sistemas de movilidad, contribuye a generar políticas y acciones que orientan al sector transporte dentro de los esquemas del desarrollo sostenible. Contribuyen a la mitigación de los impactos ambientales generados por la operación de los sistemas de transporte. Ahorra costos económicos, ambientales y sociales. Genera beneficios en salud y la calidad de vida de sus diferentes actores y de la ciudadanía en general. Fortalece la gestión pública y el cumplimiento de la normatividad ambiental vigente. Contribuye a la generación de conocimiento. Contribuye a la generación de la cultura ambiental. Contribuye a la coordinación interinstitucional, al trabajo en red y a la eficiencia en el uso de los recursos.

Para estas conexiones, no se observa una afectación sustancial sobre la estructura ecológica principal, entendida esta como rondas de ríos o quebradas, zonas verdes y/o cesiones.

- **DIMENSIÓN FINANCIERA**

El presupuesto preliminar del costo de ejecución de las obras es de $136.500 millones de pesos constantes del mes de enero de 2023, correspondiente a las obras para las estaciones priorizadas, según documento de justificación de las vigencias futuras. En la actualidad el Concesionario se encuentra atendiendo las últimas observaciones de la Interventoría, lo que permitirá contar con un presupuesto definitivo de las obras.

Al presupuesto definitivo deberán adicionarse otros costos asociados a la ejecución de las estaciones elevadas a través del contrato de concesión, tales como costos financieros del capital de trabajo y mayores costos de la interventoría

- **DIMENSIÓN JURIDICA**

En apoyo a las medidas tomadas por la Administración Distrital para fortalecer el sistema de movilidad, se ha expedido los documentos CONPES relacionados con el sistema de transporte masivo en el Distrito Capital, como lo son los documentos CONPES 2999 de 1998, 3093 de 2000, 3368 de 2005, 3677 de 2010, 3882 y 3899 de 2017, 4034 de 2021 y 4104 de 2022.

En 2010, el CONPES 3677 denominado *"Movilidad Integral para la Región Capital Bogotá – Cundinamarca"*[2] describió la política del Gobierno Nacional para participaren el desarrollo integral de la movilidad de la Región Capital (Cundinamarca – Bogotá D.C.), a través de la participación de la financiación de los proyectos, con el propósito de contribuir al mejoramiento de su calidad de vida, productividad y competitividad. Este documento recopila y evalúa los avances de las propuestas para el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá – SITP, Transmilenio, Primera Línea del Metro de Bogotá y Tren de cercanías para Bogotá y la sabana, y establece las condiciones técnicas, financieras e institucionales para implementar cada proyecto como parte de la solución integral a los problemas de movilidad del Distrito y la Región Capital.

De otro lado y basados en el Artículo 73 del Acuerdo Distrital establece que la infraestructura vial y férrea en materia de movilidad constituye una temática prioritaria de impacto regional en el Plan Distrital de Desarrollo al tiempo que define como meta de agenda compartida del Plan, entre Bogotá D.C., y el Departamento de Cundinamarca, la implementación de *"(…) una estrategia de estructuración de proyectos de manera integral en los corredores férreos regionales"*.

2.1 Estudios y Diseños:							
Estudios y Diseños:	**FASE I**	Si	[x]	No	[ ]	No Aplica	[ ]
Estudios y Diseños:	**FASE II**	Si	[x]	No	[ ]	No Aplica	[ ]
Estudios y Diseños:	**FASE III**	Si	[x]	No	[ ]	No Aplica	[ ]
Aprobados:		Si	[ ]	No	[ ]		
Actualizados:		Si	[ ]	No	[ ]		

2.2 Verificación y trámite de permisos, licencias y autorizaciones:

TIPO DE PERMISO AUTORIZACIÓN o APROBACIÓN	INSTANCIA ANTE LA QUE SE TRÁMITE	NORMATIVIDAD QUE RIGE EL TRÁMITE
Los permisos y autorizaciones que se requieran para la ejecución de las obras estarán a cargo del Concesionario de conformidad con lo establecido contractualmente.		

3. ESPECIFICACIONES Y CONDICIONES TÉCNICAS DE LA CONTRATACIÓN

3.1 Clasificación UNSPSC

NIVEL	CÓDIGO	CONCEPTO
GRUPO	F	Servicios
SEGMENTO	81000000	Servicios basados en Ingeniería, investigación y tecnología
FAMILIA	81100000	Servicios profesionales de ingeniería arquitectura
CLASES	81101500	Ingeniería civil y arquitectura
	81102200	Ingeniería de transporte

3.2 Especificaciones técnicas del contrato:

Teniendo en cuenta el objeto del presente convenio interadministrativo de colaboración, no se incluyen especificaciones técnicas particulares, sin embargo la ejecución de las obras de las estaciones elevadas deberá cumplir con las especificaciones técnicas y de más requisitos del Contrato de Concesión del Proyecto Regiotram de Occidente, así como las que se acuerden con el Concesionario.

3.3 Plazo total

El plazo total de ejecución del Convenio interadministrativo es de tres (3) años contados a partir de la suscripción del acta de inicio y se ejecutará teniendo en cuenta el cronograma de ejecución 8Programa del proyecto) que resulte de la negociación y firma del respectivo otrosí al contrato No. 001 del 2020.

PARÁGRAFO PRIMERO: Cuando el último día del plazo final de ejecución del contrato, coincida con un sábado, domingo o día feriado, el mismo vencerá hasta el final del primer día hábil siguiente.

4 Obligaciones técnicas específicas del contratista:

COMPROMISOS DE LAS PARTES: Mediante el presente Convenio y durante su vigencia, LAS PARTES asumen los siguientes compromisos:

COMPROMISOS DEL IDU: El IDU en desarrollo y ejecución del presente Convenio Interadministrativo se compromete a:

1. Aportar la suma de **CIENTO TREINTA Y SEIS MIL QUINIENTOS MILLONES DE PESOS M/CTE ($136.500.000.000)** para la ejecución de las obras, en las siguientes vigencias:

PROYECTO DE INVERSION	Nombre Fuente de Financiacion	APROPIACION VIGENCIA ACTUAL	SOLICITUD V.F 2024	SOLICITUD V.F 2025	TOTAL APROPIACIÓN 2023 + SOLICITUD V.F.
7786	CUPO	20.475.000.000	44.000.000.000	15.525.000.000	80.000.000.000
	TRANSF. ORDINARIAS	-	31.075.000.000	25.425.000.000	56.500.000.000
Total general		**20.475.000.000**	**75.075.000.000**	**40.950.000.000**	**136.500.000.000**

2. Priorizar, en conjunto con la EFR, las estaciones que se van a ejecutar con los recursos aportados por el IDU.
3. Brindar el acompañamiento técnico que la EFR le solicite durante la ejecución de la obra de acuerdo con las especificaciones y parámetros técnicos entregados por la EFR a su contratista, en coordinación con la Interventoría del proyecto.
4. Brindar de forma oportuna a EFR toda la información que disponga y el apoyo que se requierapara la correcta ejecución del objeto del convenio y la modificación al contrato de concesión que se suscriba para la ejecución del proyecto.

COMPROMISOS DE LA EFR: En desarrollo y ejecución del presente Convenio Interadministrativo, la EFR se compromete a:

1. Priorizar, en conjunto con el IDU, las estaciones que se van a ejecutar con los recursos aportados por el IDU.
2. Realizar las gestiones necesarias para la suscripción de los otrosíes con el Concesionario y con la Interventoría, a través de los cuales se logre la ejecución de las estaciones elevadas, lo cual deberá surtirse como requisito para el primer desembolso de aportes.
3. Realizar las gestiones necesarias para adelantar, a través del Contrato de concesión la ejecución de las obras objeto del presente Convenio.
4. Presentar un informe trimestral que contenga los avances en la ejecución de las obras acordadas
5. Informar sobre nuevos alcances de intervención o cambios en los cronogramas del Proyecto Regiotram de Occidente, que modifiquen o demanden cambios a lo acordado entre LAS PARTES.
6. Realizar la administración de los recursos aportados por el IDU para la ejecución del presente Convenio y presentar al IDU un reporte financiero mensual de dicha administración. Los rendimientos financieros que se llegasen a causar serán reintegrados al instituto o a la Secretaría Distrital de Hacienda según lo indicaciones del IDU
7. Restituir los recursos del Convenio que no sean utilizados, a la terminación de éste, en caso de que ello ocurra.
8. En el caso que no se pueda desarrollar lo convenido por variables exógenas a las partes, la EFR reintegrará los recursos que le hayan sido efectivamente girados por el IDU en el marco del convenio y que no hayan sido o deban ser utilizados para pagar costos asociados a la ejecución de las estaciones elevadas.

COMPROMISOS COMUNES ENTRE LAS PARTES:

1. Proveer de manera oportuna la información necesaria por LAS PARTES para la debida ejecución

del objeto del presente Convenio.

2. Participar en el Comité Técnico que se encargará de definir las estaciones elevadas que se construirán, los costos asociados a su ejecución y el monto y periodicidad de los aportes que realizará el IDU.
3. Avalar en el marco del Comité Técnico de Seguimiento las modificaciones que se requieran realizar al Convenio puedan surgir con posterioridad a la suscripción del presente Convenio.
4. Designar los supervisores de cada entidad en el presente Convenio.
5. Adelantar cualquier tipo de trámite, actos, convenios o negocios jurídicos necesarios para el desarrollo del presente Convenio, conforme a sus competencias.
6. Informar oportunamente a la otra PARTE cuando exista o sobrevenga alguna de las inhabilidades e incompatibilidades previstas en la constitución y la ley.
7. Designar de manera oportuna los miembros del Comité Técnico de Seguimiento.
8. Hacer parte del Comité Técnico de Seguimiento del Convenio y asistir a las reuniones que sean agendadas.
9. Suscribir las actas de inicio y de liquidación del presente Convenio.

CONFORMACIÓN Y COMPETENCIA DEL COMITÉ TÉCNICO DE SEGUIMIENTO

Para la coordinación y seguimiento del Convenio se establece un Comité Técnico de Seguimiento integrado por: i) dos funcionarios designados por el IDU, dicha designación será realizada por el ordenador del gasto y ii) por dos funcionarios designados por el EFR, del nivel directivo. La Secretaría Técnica del Comité será ejercida por el IDU.

El Comité tendrá las siguientes funciones:

a) Hacer seguimiento y evaluar el desarrollo del presente convenio según los informes presentados para el efecto.

b) Definir las estaciones elevadas que se construirán con los recursos aportados por el IDU, así como evaluar los costos asociados a su ejecución.

c) Evaluar y aprobar la pertinencia de eventuales adiciones, modificaciones o prórrogas al convenio que sean necesarias; para su posterior aprobación por parte de la supervisión.

d) Revisar y aprobar los informes administrativos, técnicos y financieros respectivos, junto con los reportes, conceptos, recomendaciones y alertas tempranas a las que hubiere lugar, con el fin de emitir conceptos y recomendaciones en torno a la ejecución del convenio.

e) Verificar el cumplimiento de requisitos previo a los desembolsos, considerando las condiciones señaladas para el efecto y autorizar la realización de los mismos.

f) Evaluar e informar a los supervisores del avance del convenio así como hacer las recomendaciones técnicas, administrativas y financieras a que haya lugar en el marco del convenio.

Las sesiones del comité se realizarán trimestralmente y se levantará el acta correspondiente. El Comité Técnico y de Seguimiento del Convenio podrá invitar a sus deliberaciones a las personas naturales o jurídicas, que se estimen convenientes, de acuerdo con los temas objeto de cada reunión. Las decisiones,

al igual que las recomendaciones del Comité Técnico de seguimiento del Convenio, se tomarán por consenso y se harán constar en actas.

3.5 Lugar de ejecución del contrato.

El lugar de ejecución de las obras será en Bogotá D.C.

3.6 Visitas.

¿Requiere programar visita de los interesados al lugar de ejecución del contrato?

Si [ ] No [X]

En el marco de la verificación y evaluación de las ofertas ¿se requiere visita del IDU para verificación de información a las instalaciones o sedes del Proponente o cualquier otro aspecto de las ofertas?

Si [ ] No [X]

3.7 Aval.

Para las contrataciones que impliquen el desarrollo de actividades catalogadas como ejercicio de ingeniería, las ofertas deberán contar con el respectivo Aval (en caso de requerirse, marcar con una X) el (los) profesional (es) que pueden avalar la propuesta:

N/A	[X]	Arquitecto	[ ]
Ingeniero Civil	[ ]	Ingeniero de Transporte y Vías	[ ]
Otro: [ ]	Cuál:		

4. ESTUDIO DEL SECTOR

Teniendo en cuenta que el Decreto 1082 de 2015 en su Artículo 2.2.1.2.1.4.4. establece que la modalidad de selección para la contratación entre Entidades Estatales es la contratación directa y en consonancia con el Artículo 2.2.1.1.1.6.1. la Entidad Estatal debe hacer, durante la etapa de planeación el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica, y de análisis de riesgo, resulta necesario analizar la naturaleza jurídica de las entidades públicas que suscribirán el convenio interadministrativo, a saber:

Empresa Férrea Regional SAS EFR SAS: Es una sociedad comercial, con participación exclusiva de aportes estatales, con personería jurídica, autonomía administrativa, presupuestal, financiera y patrimonio propio para el desarrollo, explotación y operación del sistema de transporte masivo y ferroviario, cuyo

objeto social es la gestión, organización y planeación del Sistema Integrado de Transporte Regional en el Departamento de Cundinamarca, bajo la modalidad de transporte terrestre ferroviario y la integración del transporte de pasajeros municipal, atendiendo todas las condiciones que señalen las normas vigentes y las autoridades competentes.

A su turno respecto del Instituto de Desarrollo Urbano -IDU, el Acuerdo 01 de 2009 del Consejo Directivo del IDU relaciona dentro del objeto de la entidad "la ejecución integral y el mantenimiento de los proyectos de infraestructura de los sistemas de movilidad y de espacio público construido del Distrito Capital contemplados dentro del Plan de Ordenamiento Territorial, el Plan de Desarrollo Económico y Social y de Obras Públicas del Distrito Capital y los planes y programas sectoriales,". A su vez el artículo 8 del referido Acuerdo, en los literales b y c, establece las funciones relativas al diseño de estrategias, planes, programas y proyectos de infraestructura, así como la ejecución de la construcción y el mantenimiento de los sistemas de movilidad y del espacio público.

En ese orden de ideas, la Ley 1150 de 2007 establece que los convenios interadministrativos pueden celebrarse directamente, siempre que las obligaciones derivadas del mismo tengan relación directa con el objeto de la entidad ejecutora y que se encuentra señalado en la ley o en sus reglamentos y que de acuerdo con lo expuesto respecto de las entidades contratantes, se evidencia que entre sus objetivos principales se encuentra el gestionar el desarrollo de infraestructura de cada una de las jurisdicciones a las que se circunscriben, lo que permite establecer que existen las condiciones organizacionales y jurídicas para celebrar el convenio interadministrativo.

Ahora bien, atendiendo a la naturaleza jurídica de las entidades públicas, no hay lugar a desarrollar un análisis financiero, comercial ni de oferta del mercado del objeto a contratar, por cuanto la presente contratación corresponde a la facultad de gestión y cooperación interinstitucional contemplada en el artículo 209 de la Constitución Política que permite a las entidades públicas contratar con aquellas que persiguen una finalidad común a través de la realización de intereses compartidos, situación que se encuentra justificada en la descripción de la necesidad de suscribir el referido convenio interadministrativo.

5. ANÁLISIS QUE SOPORTA EL VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO, VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO Y JUSTIFICACIÓN DEL MISMO, FORMA DE PAGO Y RECURSOS.

5.1 Análisis que soporta el valor estimado del contrato

Los estudios y diseños de factibilidad de las estaciones elevadas están siendo desarrollados por la Concesionaria Férrea Regiotram de Occidente y están siendo revisados por el Consorcio Interventor Regiotram Occidente, en virtud de los contratos celebrados para tal fin con la Empresa Férrea Regional S.A.S – EFR, en el marco del mencionado Convenio 1736-2021.

El presupuesto preliminar del costo de ejecución de las obras es de $136.500 millones de pesos constantes del mes de enero de 2023, corresponde al análisis realizado para sustentar la solicitud de vigencias futuras para financiar el proyecto de Inversión No. 7786[5]. En la actualidad el Concesionario se encuentra atendiendo las últimas observaciones de la Interventoría, lo que permitirá contar con un presupuesto definitivo de las obras.

[5] Anexo No. 3 Documento JUSTIFICACIÓN TÉCNICA, ECONÓMICA Y FINANCIERA PARA LA SOLICITUD DE VIGENCIAS FUTURAS PARA EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU

Al presupuesto definitivo deberán adicionarse otros costos asociados a la ejecución de las estaciones elevadas a través del contrato de concesión, tales como costos financieros del capital de trabajo y mayores costos de la interventoría.

5.2 Valor estimado del Convenio

Para efectos legales el valor del convenio es hasta por la suma de **CIENTO TREINTA Y SEIS MIL QUINIENTOS MILLONES DE PESOS M/CTE ($136.500.000.000,00),** incluidos los impuestos a que hubiere lugar, los cuales se distribuirán por vigencias así:

PROYECTO DE INVERSION	Nombre Fuente de Financiacion	APROPIACION VIGENCIA ACTUAL	SOLICITUD V.F 2024	SOLICITUD V.F 2025	TOTAL APROPIACIÓN 2023 + SOLICITUD V.F.
7786	CUPO	20.475.000.000	44.000.000.000	15.525.000.000	80.000.000.000
	TRANSF. ORDINARIAS	-	31.075.000.000	25.425.000.000	56.500.000.000
Total general		**20.475.000.000**	**75.075.000.000**	**40.950.000.000**	**136.500.000.000**

PARÁGRAFO PRIMERO: Los recursos para la ejecución de este contrato provienen del proyecto de inversión No.7786 Integración funcional del Regiotram a la estructura con fuente de financiación de recursos, y se encuentran respaldados a través del Certificado de Disponibilidad Presupuestal 3486, 6, 7, 1 y 2 del 27 de junio de 2023[6]

PARÁGRAFO SEGUNDO: El valor de los aportes y su distribución en el tiempo podrán ser modificados, de acuerdo con el resultado de las negociaciones que adelante la EFR con el Concesionario y con la Interventoría para la ejecución de las estaciones elevadas.

5.3 Forma de pago. Programación de desembolsos

El valor de los aportes que entregará el IDU serán desembolsados a la EFR así:

El 15% correspondiente a la vigencia 2023 equivalente a $20.475.000.000 será girado una vez suscrito por la Empresa Férrea Regional el otrosí con el Concesionario, junto con el Programa de Proyecto actualizado, lo cual será presentado al Comité Técnico de Seguimiento para aprobación del desembolso.

El 55% correspondiente a la vigencia 2024 equivalente a $75.075.000.000 será girado una vez se cuente con la aprobación por parte del Comité Técnico de Seguimiento del informe de ejecución financiera del primer desembolso del 15% de los recursos y del programa de inversión para la ejecución del 55% de los recursos

El 30% correspondiente a la vigencia 2025 equivalente a $40.950.000.000 será girado una vez se cuente con la aprobación por parte del comité técnico de seguimiento del informe de ejecución financiera del segundo desembolso del 55% de los recursos y del programa de inversión para la ejecución del 55% de los recursos

[6] Anexo No. 4

5.4 Recursos

Origen de los recursos:

Recursos Propios: X

Otro: ☐ Cuál:

Fuente de Financiación:

Proyecto de Inversión X Proyecto de Funcionamiento ☐

Información CDP (Certificado Disponibilidad Presupuestal*):

Número:	Valor:
3486	20.475.000.000
6	44.000.000.000
7	31.075.000.000
1	15.525.000.000
2	25.425.000.000

* Información no obligatoria para la publicación del proyecto de pliego de condiciones, de conformidad con lo establecido en el Parágrafo del artículo 6 de la Ley 1882 de 2018.

6. JUSTIFICACIÓN CRITERIOS HABILITANTES

N/A

7. CRITERIOS PARA SELECCIONAR LA OFERTA MÁS FAVORABLE

N/A

8. ANÁLISIS DE RIESGOS

En desarrollo de lo establecido en el Decreto 1082 de 2015, que establece que la entidad debe evaluar el riesgo que el proceso de contratación representa para el cumplimiento de sus metas y objetivos, de acuerdo con los manuales y guías que para el efecto expida Colombia Compra Eficiente, los riesgos

previsibles e imprevisibles que se presenten durante la gestión del mismo y tratándose de un Convenio Interadministrativo de cooperación serán asumidos por las partes. Las entidades en la ejecución del convenio, les asiste el deber mutuo de cumplir con todos los requisitos legales y reglamentarios exigidos en la ley, y en general con el cumplimiento d todos los compromisos que se adquieren con la celebración del convenio. Así las cosas, los principales riesgos asociados a la ejecución del presente convenio se presentan de manera integral en la matriz de riesgos. ANEXO No.2.

8.1 Audiencia de Revisión y Distribución Definitiva de Riesgos: (Teniendo en cuenta que la Audiencia de Riesgos es obligatoria en la Licitación Pública, esta pregunta solo aplica para Concursos de Méritos)

Requiere		No requiere	X

8.2 Riesgos previsibles amparados en la garantía única

Por tratarse de una contratación directa la exigencia de garantías no es obligatoria de conformidad con el artículo 2.2.1.2.1.4.5 del Decreto 1082 de 2015 y los estudios previos del Convenio.

"ARTÍCULO 2.2.1.2.1.4.5. No obligatoriedad de garantías. En la contratación directa la exigencia de garantías establecidas en la Sección 3, que comprende los artículos 2.2.1.2.3.1.1 al 2.2.1.2.3.5.1.del presente decreto no es obligatoria y la justificación para exigirlas o no debe estar en los estudios y documentos previos".

Es importante recordar que adicional al artículo 2.2.1.2.1.4.5, el marco normativo establece lo siguiente:

Ley 1150 de 2007:
Las garantías no serán obligatorias en los siguientes tipos de contratos:

1. Empréstito,
2. Interadministrativos
3. Contratos de seguro
4. Contratos cuyo valor sea inferior al 10% de la menor cuantía (contratos de mínima cuantía)

En estos casos corresponde a la entidad determinar la necesidad de exigirla, atendiendo a la naturaleza del objeto del contrato y a la forma de pago, así como en los demás que señale el reglamento.

A su vez el Decreto 1082 de 2015, establece la no obligatoriedad de la garantía en los siguientes casos:
1. Las órdenes de compra derivadas de los acuerdos marco de precios, a menos de que estos dispongan lo contrario.
2. En la adquisición en grandes superficies
3. En la contratación directa, señalando que la justificación para su exigibilidad debe estar contenida en los estudios y documentos previos.

Tomado de: https://colombiacompra.gov.co/content/en-que-tipos-de-contrato-no-es-necesaria-la-exigencia-de-garantias-de-cobertura-del-riesgo.

No se solicitará constituir garantía con el fin de evitar el detrimento patrimonial de las entidades del Estado, ya que la finalidad de la suscripción del convenio interadministrativo es el cumplimiento de los fines esenciales del Estado.

Teniendo estos referentes, se considera que, para este caso del convenio con la EFR, se puede indicar que la EFR tiene todo el conocimiento y capacidades técnicas para desarrollar el objeto del convenio, en especial porque ya cuenta con un contrato de concesión a través del cual adelantará las obras que hacen parte del objeto del convenio, por lo tanto, no se observan riesgos asociados al incumplimiento de la EFR.

No obstante, se incluye la siguiente obligación para la EFR: En el caso que no se pueda desarrollar lo convenido por variables exógenas a las partes, la EFR reintegrará los recursos que le hayan sido efectivamente girados por el IDU en el marco del convenio y que no hayan sido o deban ser utilizados por la EFR para pagar costos asociados a la ejecución de las estaciones elevadas.

9. ACUERDOS COMERCIALES: (No aplica para contratación directa)

N/A

10. SEGUIMIENTO Y CONTROL DEL CONTRATO:

SUPERVISIÓN:

Requiere supervisor	x	Se requiere apoyo a la supervisión	x
Área de la entidad que adelantará la supervisión	Dirección Técnica de Construcciones		

INTERVENTORÍA: N/A

Requiere interventoría técnica		Requiere interventoría integral	
Justificación:			

11. VINCULACIÓN PERSONAS NATURALES VULNERABLES, MARGINADAS Y/O EXCLUIDAS DE LA DINÁMICA DE LA CIUDAD. (No aplica para Contratación Directa)

N/A

12. INFORMACIÓN PARA LIMITACIÓN A MIPYMES:

El Proceso de selección es susceptible de ser limitado a Mipymes, pues su presupuesto es inferior a ciento veinticinco mil dólares de los Estados Unidos de América (US$125.000)
S [ ] NO [X]

Elaborado por	**Elaborado por**	**Avalado por**
Firma:	Firma:	Firma:
Nombre: Natalia Ariza Arango	Nombre: Lina María Moreno González	Nombre: Luis Ernesto Bernal Rivera
Cargo o vinculación: Contratista	Cargo o vinculación: Contratista	Cargo o vinculación: Subdirector General de Infraestructura (E)

Avalado por	**Avalado por**	**Avalado por**
Firma:	Firma:	Firma:
Nombre: Carlos Fernando Campos Sosa	Nombre: José Félix Gómez Pantoja	Nombre: Diego Sánchez Fonseca
Cargo o vinculación: Jefe Oficina Asesora de Planeación (e)	Cargo o vinculación: Subdirector General de Desarrollo Urbano	Cargo o vinculación: Director General

28/06/2023