Nombre del Proyecto:
Proyecto de inversión 7786 – Integración Funcional del Regiotram a la Estructura Urbana de la Ciudad

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

Causal de la contratación directa:			
Desarrollo de actividades científicas y tecnológicas:	☐	Convenio de asociación:	☐
Arrendamiento y/o adquisición de inmuebles	☐	Inexistencia pluralidad de oferentes:	☐
Contrato Interadministrativo:	☐	Convenio Interadministrativo:	X
Otro:	X	Cuál: _____	

1. Justificación de la causal:

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 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.

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

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

cada una de ellas.
Ahora en punto a la necesidad de la suscripción del convenio se tiene que:
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 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

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

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 modelo de 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 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."*

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. (…)"*

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**

[3] Anexo No. 1
[4] Anexo No. 2

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 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. Objeto del contrato y/o convenio:

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

3. Valor estimado del contrato y/o convenio:

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

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.

3.1 Recursos:

Propios:	x	Administrados:			
IDU:		Banca Multilateral:		Transmilenio:	

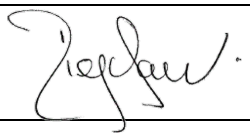
3.2. Información CDP (Certificado Disponibilidad Presupuestal) : N/A

Número:	Fecha de Vencimiento:	Valor:
3486	*31/12/2023*	20.475.000.000
6	*187 dias calendario a partir de su expedición*	44.000.000.000
7	*187 dias calendario a partir de su expedición*	31.075.000.000
1	*187 dias calendario a partir de su expedición*	15.525.000.000
2	*187 dias calendario a partir de su expedición*	25.425.000.000

4. Condiciones que se exigirán al contratista o asociado:

Son las establecidas como compromiso de las partes en los estudios previos numeral 4 Obligaciones técnicas especificas que se incorporarán como clausula en el Convenio a suscribir

5. Lugar en el cual se pueden consultar los estudios y documentos previos:
Los estudios previos y documentos previos podrán ser consultados en la plataforma SECOP II y en los archivos del IDU

Aprobado por
Firma: 
Nombre: **Diego Sanchez Fonseca**
Cargo o vinculación: Director General

Fecha: 28.06.2023

Lmg