**ESTUDIO PREVIO**
**CONVENIO DE ASOCIACION**

## 1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD.

El municipio de La Pintada es una entidad territorial que hace parte de la división político administrativa del Estado Colombiano. Frente al Gobierno Nacional tiene autonomía política, fiscal y administrativa, dentro de los límites que señala la Constitución y la Ley; su finalidad es el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población en su respectivo territorio. A nivel organizacional es una Entidad Pública Estatal con personería jurídica que está representada legalmente por el alcalde Municipal, quien ejerce la autoridad política y es jefe de la administración local. de conformidad con los artículos 311 y siguientes de la Constitución Política Nacional, la Ley 136 de 1994y demás normas concordante.

El municipio de ***La Pintada Antioquia*** por su ubicación, es atravesado por 115,15 *Kilómetros por la vía nacional,* donde hay varios asentamientos, se encuentran a orillas de esta vía nacional, lo que ha conllevado a múltiples accidentes de tránsito año tras año, con una cifra de 112.3 muertes por cada 100.000 habitantes.

**Departamento Antioquia, cifras históricas de muertes por accidentes viales**:




Matriz Mes Año

| Mes de ocurrencia | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 01.Enero | 91 | 87 | 73 | 65 | 67 | 99 | 87 |
| 02.Febrero | 79 | 69 | 65 | 69 | 75 | 69 | 85 |
| 03.Marzo | 78 | 58 | 57 | 57 | 62 | 77 | 82 |
| 04.Abril | 66 | 58 | 77 | 15 | 79 | 85 | 90 |
| 05.Mayo | 79 | 54 | 62 | 37 | 89 | 87 | 100 |
| 06.Junio | 81 | 73 | 94 | 49 | 83 | 84 | 95 |
| 07.Julio | 80 | 65 | 73 | 44 | 89 | 108 | 92 |
| 08.Agosto | 83 | 67 | 86 | 63 | 82 | 91 | 97 |
| 09.Septiembre | 67 | 61 | 73 | 60 | 86 | 113 | 101 |
| 10.Octubre | 89 | 57 | 76 | 70 | 78 | 75 | 80 |
| 11.Noviembre | 73 | 57 | 73 | 65 | 84 | 81 | 96 |
| 12.Diciembre | 74 | 65 | 62 | 73 | 75 | 70 | 88 |

**Cifras históricas de muertes por accidentes viales en la pintada:**

Matriz Mes Año

| Mes de ocurrencia | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 01.Enero | | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 02.Febrero | 1 | | 2 | | | | |
| 03.Marzo | | | 1 | 1 | 3 | | |
| 04.Abril | 3 | | 1 | | 1 | | |
| 05.Mayo | 1 | | | | 1 | 3 | |
| 06.Junio | 1 | | | 1 | | | |
| 07.Julio | | | | | | 3 | 1 |
| 08.Agosto | 1 | 1 | 2 | | | | 1 |
| 09.Septiembre | | | | | | | 1 |
| 10.Octubre | | | | 1 | | 1 | |
| 11.Noviembre | 2 | | | 2 | | | |
| 12.Diciembre | | | | | | | 1 |

Fallecidos por Actor Vial

| UsuarioVia | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Peatón | 2 | | | | 1 | 1 | |
| Sin Información | | 1 | 1 | | | | |
| Usuario de bicicleta | | | 1 | 2 | | | |
| Usuario de moto | 5 | 1 | 4 | 3 | 5 | 5 | 5 |
| Usuario de V.Individual | 1 | | | | | 1 | |
| Usuario T.Carga | 1 | | | 1 | | 1 | |

Que la *Organización Mundial de la Salud – OMS*, utiliza el término siniestro vial en inglés “Road Crash” en lugar de accidente de tránsito para referirse a los hechos de tránsito que se pudieron haber evitado y prevenido en el marco de la corresponsabilidad y la autorregulación, adicionalmente el enfoque de VISIÓN CERO contempla el término siniestro vial, que se define como “daño provocado por un hecho de tránsito que se pudo haber evitado y prevenido en el marco de la responsabilidad y la autorregulación. Los siniestros viales ocurren cuando varios eslabones de una cadena se rompen, lo que quiere decir que las causas de un siniestro pueden identificarse para tomar medidas que eviten este tipo de sucesos en un futuro”.

El ***parágrafo 1*** *del artículo 4 de la Ley 769 de 2002*, Código Nacional de Tránsito Terrestre, establece que el Ministerio de Transporte deberá elaborar un Plan Nacional de Seguridad Vial **PREVENTIVO** para disminuir la siniestralidad en las vías del país que sirva además como base en los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales.

Que, en *septiembre de 2020*, la Asamblea General de la ONU adoptó la resolución **A / RES / 74/299** «Mejora de la seguridad vial mundial», proclamando el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, con el ambicioso objetivo de prevenir al menos el *50% de las muertes* por accidentes de tránsito. y lesiones para 2030.

La OMS y las comisiones regionales de la ONU, en cooperación con otros socios de la Colaboración de Seguridad Vial de la ONU, han desarrollado un Plan Global para la Década de Acción, que se publicó en *octubre de 2021*. *El Plan Mundial se alinea con la Declaración de Estocolmo*, al enfatizar la importancia de un enfoque holístico de la seguridad vial y al hacer un llamado a mejoras continuas en el diseño de carreteras y vehículos; mejora de las leyes y aplicación de la ley; y prestación de atención de emergencia oportuna que salve la vida de los heridos. El Plan Global también refleja la promoción de políticas de la Declaración de Estocolmo para promover el caminar, el ciclismo y el uso del transporte público como modos de transporte inherentemente saludables y ecológicos.

Que *El Plan Decenal de Salud Pública (PDSP)* ***2021-2030***, es una política pública del Estado colombiano que estableció como meta al *2030 reducir en el 25%* la mortalidad a causa de hechos de tránsito. Dentro de los objetivos estratégicos del PDSP se encuentra el de “lograr cero tolerancias frente a la morbilidad, mortalidad y discapacidad evitables” dado que existe una proporción de mortalidad, morbilidad y discapacidad que puede clasificarse como evitable, teniendo en cuenta la existencia de los servicios de salud y la tecnología necesaria. Se destacan dentro de las dimensiones prioritarias del *PDSP 2021-2030* el de Convivencia Social y Salud Mental que incluye la mejora de la movilidad y la seguridad vial.

La ***Ley 1702 de 2013***, define la seguridad vial como “el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y ***los elementos de protección activa y pasiva***, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas.

Que, en concordancia con lo anterior, el ***artículo 8° de la Ley 1682 de 2013***, la seguridad es un principio bajo el cual debe planearse y desarrollarse la infraestructura de transporte y el cual debe entenderse en los siguientes términos: “La infraestructura de transporte que se construya en el país deberá atender a criterios y estándares de calidad, oportunidad, seguridad y ***LA VISIÓN DE CERO***

***MUERTES EN SINIESTROS***, para cualquier modo de transporte. Esta seguridad involucra las acciones de prevención, cultura vial, educación vial, minimización de siniestros de tránsito y las encaminadas a proveer la información de las medidas que deben adoptarse para minimizar las consecuencias de un siniestro al momento de su ocurrencia."

La ***Ley 1503 del 29 diciembre de 2011*** y su *Decreto Reglamentario 2851 de 2013 promueven la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras* en la vía, definiendo los lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos ***PREVENTIVOS*****,** comportamientos y conductas seguras en la vía. La Ley involucra a los actores de la movilidad tanto públicos como privados en la enseñanza de la educación y seguridad vial, y en la disminución de la siniestralidad vial por medio del plan de acción del plan local de seguridad vial, como responsabilidad de todos.

Que mediante *la* ***Ley 2251 de 2022*** "Por medio de la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones - Ley Julián Esteban" se establecieron disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema vial más seguro.

en la ***Ley 2222 del 30 de junio de 2022*** "Por medio de la cual se promueve el uso de la "bici" segura y sin accidentes"y aplicación de políticas y acciones a nivel regional, departamental y municipal; con el objetivo de reducir el número de víctimas fatales y no fatales a nivel nacional.

**Fundamentos jurídicos:**

Que **el Artículo 24***:* de la Constitución Política de Colombia señala que todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la Ley.

*Que* ***la Ley 105 de 1993***, incluye dentro de los principios rectores del transporte la intervención del Estado, la libre circulación y la seguridad de las personas, precisando que esta última, constituye una prioridad del sistema y del sector transporte.

*Que la* ***Ley 336 de 1996***, Estatuto Nacional del Transporte, dispuso que la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye una prioridad **esencial** en la actividad del sector y del sistema de transporte al tiempo que les ordena a las autoridades competentes exigir y verificar

las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad del servicio público de transporte diferentes actores viales.

*Que el* ***artículo 2°*** *de la* ***Ley 769 de 2002***, define el término accidente de tránsito como “evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.”

***ARTÍCULO 2***°. ley 2251 de 2022 (julio 14), principios generales: Las Entidades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional, promoviendo la circulación de las personas y los vehículos, la calidad de las infraestructuras de la red vial, la seguridad vehicular, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas, bajo principios de prevención y seguridad vial.

**ARTÍCULO 14**. ley 2251 de 2022 (julio 14) IMPLEMENTACIÓN DE PLANES LOCALES DE SEGURIDAD VIAL: Los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios se armonizarán con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial. Las entidades territoriales del orden departamental, así como las ciudades capitales del país; deberán formular, adoptar e implementar sus planes locales de seguridad vial de manera obligatoria.

**PARÁGRAFO 1**: Para las demás entidades territoriales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará la obligatoriedad de la formulación, Departamento Administrativo de la Función Pública Ley 2251 de 2022 -6 EVA - Gestor Normativo adopción e implementación de dicho instrumento, previo análisis de criterios técnicos establecidos por esta entidad en su condición de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Sin detrimento de lo anterior; por iniciativa propia, las entidades territoriales que lo identifiquen como necesario, podrán proceder a la formulación, adopción e implementación de su plan local de seguridad vial, generando unos buenos hábitos comportamientos y conductas seguras en la vía.

**PARÁGRAFO 2**: En los distritos y departamentos, además de los municipios de categoría especial, I, II y III que cuenten con Autoridad de tránsito implementarán planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados **cada 2 años**. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana podrán

desarrollar planes de auditoría en los tramos de alta siniestralidad vial e implementar planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada

*DECRETO 1430 DE 2022* (Julio 29). Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-20231-. Las siguientes áreas de acción y objetivos constituirán las bases estratégicas del Plan Nacional de Seguridad Vial y **plan local de seguridad vial** ley 2022-2031, así:

| Área de Acción | Objetivo General |
|---|---|
| Velocidades seguras | 1. Fomentar la conducción de vehículos a velocidades seguras en las vías del país. |
| Vehículos seguros | 1. Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en seguridad vial para los vehículos nuevos que se comercialicen en el país.<br>2. Aumentar las condiciones de seguridad vial de los vehículos que se encuentran en operación en el país. |
| Infraestructura vial segura | 1. Proteger la vida desde el diseño, construcción, mejoramiento y conservación de la infraestructura vial.<br>2. Mitigar el riesgo en puntos, tramos y sectores críticos de siniestralidad<br>3. Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en dispositivos y señalización para la infraestructura segura. |
| Comportamiento seguro en los actores viales | 1. Incentivar los comportamientos seguros por parte de los actores viales. |
| Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial | 1. Consolidar el cumplimiento de las normas de tránsito que propenden por la seguridad vial como estrategia fundamental para la protección de la vida. |
| Atención integral a víctimas de siniestros viales | 1. Fortalecer la atención integral y rehabilitación a víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales).<br>2. Mejorar la calidad de la atención inicial a las personas lesionadas en un accidente de tránsito (siniestro vial). |

| | |
|---|---|
| | 3. Fortalecer el acceso para la atención hospitalaria y la rehabilitación física, mental y social de las víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales).<br>4. Fortalecer el acompañamiento psicológico, social y jurídico que se les brinda a las víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales). |
| Gobernanza | 1. Fortalecer los principios de la gobernanza en la gestión de la seguridad vial bajo el enfoque Sistema Seguro.<br>2. Fortalecer las políticas públicas territoriales para la protección de la vida de los actores viales.<br>3. Articular el sector público con los actores privados, sociales y académicos en la implementación de la política de seguridad vial. |
| Gestión del Conocimiento | 1. Fortalecer la gestión del conocimiento acerca del fenómeno de la siniestralidad vial como base para la formulación e implementación de la política pública en seguridad vial. |

**ARTÍCULO 3**. Seguimiento. La Agencia Nacional de Seguridad Vial coordinará la ejecución, seguimiento y evaluación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031.Para tal efecto, para este seguimiento, se comparte Observatorio Nacional de Seguridad Vial del departamento de Antioquia, departamento que cerró el ***año 2023 con 1093 muertes***, el más alto a nivel nacional, el municipio de la Pintada, Antioquia*, cerró con 5 muertes* en su jurisdicción ***en el año 2023***.

Que, el Ministerio de Transporte mediante Resolución *2273 de 2014*, ajustó el Plan Nacional de Seguridad Vial – ***2021-2030***, el cual se convierte en la carta preventiva de navegación que orienta y propicias medidas concertadas, indicativas e integrales en todo el territorio nacional; fomenta la formulación.

**Que con base en la normatividad mencionada, mediante decreto municipal No.** 19 DE DICIEMBRE DE 2023 SE ADOPTA EL PLAN ESTRATEGICO DE SEGRIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE LA PINTADA “POR TU SEGURIDAD Y LA

MIA CONDUCE CON PRECAUCION", el cual desarrolla cinco líneas de acción básicas que son: El fortalecimiento de la gestión institucional, el comportamiento humano, los vehículos seguros, la infraestructura segura y atención a víctimas.

Que para la difusión y puesta en marcha de este plan local y cumplir la normatividad vigente en anterior de seguridad vial, el *Código Nacional de Tránsito Terrestre*, ***Ley 769 de 2002***, modificada parcialmente por la *Ley 1383 de 2010*, establece que le corresponde al Ministerio de Transporte como máxima autoridad en materia de tránsito, definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito. Asimismo, dispuso **que las autoridades de Tránsito deberán promover la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenida en el código precitado.**

Acorde con lo preceptuado y el artículo 3° *ibímen*, *son autoridades de Tránsito*: " a) El ministerio de Transporte, b) Los Gobernadores **y los *Alcaldes***, c) Los organismos de Tránsito de carácter departamental, municipal o distrital, d) La policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte, e) Los Inspectores de Policía, los inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial, f) La Superintendencia General de Puertos y Transporte, g) Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5° de este artículo, h) Los Agentes de Tránsito y Transporte."

La *Resolución 2273 de 2014* define los Comités Local de Seguridad Vial como "*instancias de coordinación que se encarga de articular a las entidades y organismos responsables de la de la implementación y/o cumplimiento de las metas y/o* ***acciones preventivas y de cultura vial contempladas en los Planes Locales*** *y/o programar proyectos de seguridad vial y además efectuar el seguimiento de estas".*

Que considerando este *componente* en materia de *Transporte* la importancia mejorar las *condiciones de movilidad, cultura vial, prevención vial, el tránsito* y la comunicación entre las diferentes veredas, corregimientos, vía nacional urbana, y la cabecera municipal mediante un buen estado de las vías de acceso y de circulación urbana. En términos estratégicos, el transporte es indispensable para el desarrollo económico territorial tanto para facilitar la recepción de turistas y visitantes a las zonas con atractivos turísticos, como para la entrada y salida de productos para su comercialización dentro y fuera del municipio.

***Objetivos del componente***

***PROGRAMA 2***: seguridad de transporte contempla el subprograma 2.3 generar condiciones de seguridad vial al usuario de la vía el compromiso de velar por la seguridad vial trazando metas de disminución de la tasa de siniestralidad vial, a través del desarrollo de planes de campañas *PREVENTIVAS* y seguridad vial. Tiene como objetivo desarrollar planes y campañas de seguridad y prevención vial en colegios, empresas privadas y zona urbana nacional ubicada en la cabecera municipal.

Implementar acciones orientadas a la promoción de movilidad auto sostenible y la prevención vial, de todos los actores viales que transitan por el municipio de *La Pintada, Antioquia*.

Que con el fin de poner en marcha las accione contempladas en el plan local de seguridad vial y la ley, se requiere de un aliado estratégico con experiencia y conocimientos que de manera conjunta con la administración municipal apunte al cumplimiento de dichos objetivos

## 2. ANÁLISIS DEL SECTOR ECONÓMICO.

**ASPECTOS GENERALES:** El sector terciario o de servicios Incluye todas aquellas actividades que no producen una mercancía en sí, pero que son necesarias para el funcionamiento de la economía. Como ejemplos de ello tenemos el comercio, los restaurantes, los hoteles, el transporte, los servicios financieros, las comunicaciones, los servicios de educación, los servicios profesionales, el Gobierno, etc. El tercer sector se considera no productivo, puesto que no produce bienes tangibles, pero, sin embargo, contribuye a la formación del ingreso nacional y del producto nacional'.

Igualmente, dentro de este sector encontramos a las entidades sin ánimo de lucro, y a las entidades de economía solidaria, que no son más que personas jurídicas que se constituyen por la voluntad de asociación o relación de una o más personas (naturales o jurídicas) para realizar actividades en beneficio de asociados, terceras personas o comunidad en general. Estas no persiguen el reparto de utilidades entre sus miembros, los excedentes que genera se reinvierten en actividades que sean de su objeto social por lo cual su finalidad primordial es, desarrollar actividades altruistas y de bien colectivo.

**ESTUDIO DE LA DEMANDA:** Para el presente estudio se verificó que la administración municipal de La Pintada, (Antioquia), haya celebrado este tipo de convenios de asociación, sin embargo, no se encontró registro alguno.

Al igual, la entidad identifico a través de la consulta en el ***SECOP***, que otras entidades públicas del orden regional, han adelantado contrataciones similares a la pretendida con este estudio, por medio de procesos públicos conforme a la ley, como ejemplo de ello relacionamos los siguientes procesos desarrollados por dichas entidades:

| ENTIDAD | PROCESO | OBJETO | VALOR | EJECUTOR |
|---|---|---|---|---|
| Municipio De Acacias, Meta | CI-075 - 2019 | AUNAR ESFUERZOS ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL Y EL MUNICIPIO DE ACACIAS PARA DESARROLLAR ACTIVIDADES DE APOYO, ASISTENCIA TECNICA Y EJECUCIÓN DE INTERVENCIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL | Sin erogación presupuestal por parte de las dos entidades | AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL |
| Arboletes Antioquia | CI-022-2021 | ANUAR ESFUERZOS TÉCNICOS Y ADMINISTRATIVOS ENCAMINADOS A MEJORAR LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL DE LOS DIFERENTES ACTORES VIALES DEL MUNICIPIO DE ARBOLETES (ANTIOQUIA), MEDIANTE LA CREACIÓN IMPLEMENTACIÓN DE CAMPAÑAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS EN EDUCACIÓN, CULTURA Y SEGURIDAD VIAL | $694,000,000 | FUNDACIÓN COLOMBIANA "SOMOS VIDAS EN LA VIA" |
| Miranda Cauca | RE-012-2021 | AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS Y ADMINISTRATIVOS ENCAMINADOS A MEJORAR LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL DE | $876.832.400,00 | FUNDACIÓN COLOMBIANA "SOMOS VIDAS EN LA VIA" |

| ENTIDAD | PROCESO | OBJETO | VALOR | EJECUTOR |
|---|---|---|---|---|
| | | LOS DIFERENTES ACTORES VIALES DEL MUNICIPIO DE MIRANDA (CAUCA), MEDIANTE LA IMPLEMENTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL (PLSV). | | |
| PUERTO TRUNFO ANTIOQUIA | EJECUTANDO CONVENIO POR **UN AÑOS** DESDE EL MES DE FEBRERO **2024** | AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS Y ADMINISTRATIVOS ENCAMINADOS A MEJORAR LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL DE LOS DIFERENTES ACTORES VIALES DEL MUNICIPIO DE MIRANDA (CAUCA), MEDIANTE LA IMPLEMENTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN LOCAL | 669.960.000 | FUNDACIÓN COLOMBIANA "SOMOS VIDAS EN LA VIA" |

**Estudio de la oferta:** En el contexto hay diferentes tipos de entidades sin ánimo de lucro, entre ellas encontramos las ONG, Asociaciones, Corporaciones y Fundaciones, Gremios, Entidades de la economía solidaria (Cooperativas, pre cooperativas, fondos de empleados, asociaciones mutuales). Instituciones de Beneficencia Pública, Juntas de acciones comunales, entre otras, las cuales pueden ser desde el ámbito tributario, Contribuyentes con Régimen Tributario Especial, no contribuyentes y no declarantes.

## 3. MODALIDAD DE SELECCIÓN

Decreto 092 de 2017 (artículo 4):

*ARTÍCULO 4o. PROCESO COMPETITIVO DE SELECCIÓN CUANDO EXISTE MÁS DE UNA ENTIDAD SIN ÁNIMO DE LUCRO DE RECONOCIDA IDONEIDAD. La Entidad Estatal del Gobierno nacional, departamental, distrital y municipal deberá adelantar un proceso competitivo para seleccionar la entidad sin ánimo de lucro asociado, cuando en la etapa de planeación identifique que el programa o actividad*

*de interés público que requiere desarrollar es ofrecido por más de una Entidad sin ánimo de lucro.*

*En el proceso competitivo la Entidad Estatal deberá cumplir las siguientes fases: (i) definición y publicación de los indicadores de idoneidad, experiencia, eficacia, eficiencia, economía y de manejo del Riesgo y los criterios de ponderación para comparar las ofertas; (ii) definición de un plazo razonable para que las entidades privadas sin ánimo de lucro de reconocida idoneidad presenten a la Entidad Estatal sus ofertas y los documentos que acrediten su idoneidad, y (iii) evaluación de las ofertas por parte de la Entidad Estatal teniendo en cuenta los criterios definidos para el efecto.*

Los *convenios de asociación* tienen como objeto promover acciones de fomento social en beneficio de los sectores más desprotegidos de la población, previstas en los planes de desarrollo, motivo por el cual no dan lugar a una contraprestación directa a favor de la entidad y tampoco a una relación conmutativa entre esta y la ESAL. Lo anterior teniendo en cuenta que el beneficio real y directo lo reciben, en últimas, los terceros beneficiarios de este tipo de acciones de fomento.

En particular, la entidad verificó el cumplimiento de los siguientes requisitos, desarrollados en el decreto 092, artículo 1°, 2° y 3°:

a. Por un lado, que el objeto del convenio corresponda a programas y actividades de interés público acordes con el Plan Nacional o Seccional de Desarrollo.
b. Por otra parte, que no exista una contraprestación directa a favor de la entidad estatal, es decir, que el programa o actividad a desarrollar esté dirigido al beneficio de la población en general.
c. El objeto de los convenios también llamados de fomento está dirigido al impulso o apoyo de 'programas y actividades de interés público' acordes con el plan de desarrollo adelantado por entidades privadas sin ánimo de lucro y de reconocida idoneidad.

Las entidades públicas que desean celebrar convenios de interés público, en los términos del artículo 355 de la Constitución Política, deben contratar con ESAL de reconocida idoneidad, como ya se dijo, realizando un proceso competitivo. Para ello, deberá identificar en la etapa de planeación, que el programa o actividad de interés público que requiere desarrollar es ofrecido por más de una Entidad sin ánimo de lucro, aspecto que se pretende verificar con una invitación pública, de lo contrario, la entidad estatal se encuentra facultada para suscribirlo directamente cuando existiese una sola ESAL interesada, con base en el artículo 2°.

La entidad sin ánimo de lucro es de reconocida idoneidad cuando es adecuada y apropiada para desarrollar las actividades que son objeto del Proceso de Contratación y cuenta con experiencia en el objeto a contratar. En consecuencia, el objeto estatutario de la entidad sin ánimo de lucro le deberá permitir a esta desarrollar el objeto del Proceso de Contratación que adelantará la Entidad Estatal.

El objeto del convenio debe estar acorde con el plan nacional o seccional de desarrollo;

El convenio no establezca una relación conmutativa en el cual haya una contraprestación directa a favor de la entidad, ni instrucciones precisas dadas por esta al asociado para cumplir con el objeto del convenio.

Previa autorización expresa de su representante legal para cada convenio en particular que la Entidad Estatal planee suscribir bajo esta modalidad. El representante legal de la Entidad Estatal no podrá delegar la función de otorgar esta autorización. La Entidad Estatal deberá acreditar en los Documentos del Proceso la autorización respectiva.

## 4. CRITERIOS PARA SELECCIONAR LA OFERTA MAS FAVORABLE

Estos requisitos permiten verificar la capacidad de los proponentes, por tal razón se deberá acreditar los mismos al momento de la presentación de la propuesta, permitiendo con ello la comparación de las mismas; de conformidad con lo exigido en el pliego de condiciones

En la presente contratación podrán participar todas personas Jurídicas, ESAL, que cumplan con las calidades exigidas, reuniendo todas las condiciones que establece esta invitación.

## 5. VALOR ESTIMADO Y JUSTIFICACIÓN

El valor del convenio de asociaciones es variable y si bien no se puede estimar en este momento se estimara considerando:

- un aporte del municipio en especie de 2 agentes de tránsito, lo cual para ocho meses y medio que es el plazo estimado de ejecución, se valora en $39.000.000

- Aporte del asociado en dinero o en especie, el cual será variable dependiendo de lo que presente en la propuesta económica quien se intereses por el proceso

Para el desarrollo de los objetivos esenciales del proyecto, el municipio de La pintada espera encontrar un asociado que esté dispuesto a aportar sea en dinero o en especie lo siguiente:

| APORTE ASOCIADO | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **ITEM** | **CANTIDA D** | **VALOR UNITARIO** | **TIEMPO ESTIMADO MESES** | **VALOR TOTAL** |
| Profesional en Seguridad vial. | 1 | 4.000.000 | 7,50 | $ 30.000.000,00 |
| Formadores en seguridad vial | 1 | 3.000.000 | 7,50 | $ 22.500.000,00 |
| Gestores | 20 | 1.910.000 | 7,50 | $ 286.500.000,00 |
| Operativos | 3 | 2.500.000 | 7,50 | $ 56.250.000,00 |
| piezas publicitarias y pedagogicas como manillas, volantes y otros | 20.000 | 1.500 | 7,50 | $ 30.000.000,00 |
| **VALOR APORTE EN SERVICIOS** | | | | **425.250.000,00** |

Por su parte el municipio de La pintada realizara un aporte operativo, en especie de 2 agentes de tránsito durante la duración del convenio

| APORTE MUNICIPIO | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **ITEM** | **CANTIDAD** | **VALOR UNITARIO** | **TIEMPO ESTIMADO MESES** | **VALOR** |
| Agentes de transito | 2 | 2.600.000 | 7,50 | $ 39.000.000,00 |

## 6. FORMA DE PAGO.

Para el presente convenio el MUNICIPIO no pagará al ASOCIADO suma alguna de dinero, los recursos aportados por el municipio corresponde a los servicios de (2) agentes de Tránsito.

**7. DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL:**

Ante la inexistencia de gasto o erogación para el municipio y teniendo en cuenta que para el cumplimiento del objeto del contrato no genera cargo alguno del presupuesto general no se hace necesaria imputación al presupuesto de la entidad para la ejecución del mismo. El convenio únicamente se basa en un sistema de asociación o de cooperación con entidades o personas jurídicas particulares para el cumplimiento de una actividad propia del objeto social de ambas

**8. DESCRIPCIÓN DEL OBJETO A CONTRATAR**

**IDENTIFICACIÓN DEL CONTRATO.**

Para satisfacer la necesidad antes planteada, el Municipio desea suscribir un *CONVENIO DE ASOCIACIÓN*.

**OBJETO.**

***AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS Y ADMINISTRATIVOS PARA LA ELABORACIÓN, IMPLEMENTACIÓN Y EJECUCIÓN DE CAMPAÑAS Y PROGRAMAS EN "EDUCACIÓN Y CULTURA VIAL", ORIENTADA A MEJORAR LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL DE LOS DIFERENTES ACTORES VIALES DEL MUNICIPIO DE LA PINTADA (ANTIOQUIA).***

**OBJETIVOS DEL CONVENIO.**

**A**). Mejorar la movilidad, prevención y la seguridad vial de los diferentes actores viales del Municipio de La Pintada, (Antioquia).

**B**). Fomentar la seguridad vial y la prevención y atención ante los siniestros de tránsito.

C) implementar el plan local de seguridad vial

**OBLIGACIONES DEL CONVENIO**

**OBLIGACIONES COMUNES:**

a) Cumplir con el objeto del convenio.
b) Desarrollar las actividades del objeto del convenio dentro del plazo de ejecución contractual pactado.
c) Cumplir de buena fe con el objeto del convenio.
d) Desarrollar el convenio en los términos y condiciones establecidas.
e) Apoyarse mutuamente en lo requerido para dar cumplimiento a la finalidad del convenio
f) Realizar los actos necesarios y tomar las medidas conducentes para el debido y oportuno cumplimiento en desarrollo del Convenio.
g) Responder por sus actuaciones y omisiones derivadas de la celebración del presente convenio y de la ejecución del mismo.
h) Cumplir las políticas, procedimientos y estándares de seguridad de la información establecida por EL MUNICIPIO.
i) Presentar al supervisor de la información requerida y generar con ocasión a la ejecución del convenio.

**OBLIGACIONES DEL ASOCIADO:**

a) Proponer al Municipio las diferentes acciones de planeación para la implementación, ejecución y seguimiento de las campañas y programas en educación y cultura vial, conocimientos en la operación correcta de los equipos pos-preventivos de los diferentes vehículos, orientada a mejorar la movilidad y la seguridad vial de los diferentes actores viales del municipio de La Pintada, (Antioquia)
b) Establecer los indicadores para la implementación y ejecución de las campañas y programas en **"EDUCACIÓN Y CULTURA VIAL"** con relación a las necesidades identificadas en la etapa de planeación e indicadores viales
c) identificar y Diseñar las campañas en **"EDUCACIÓN Y CULTURA VIAL"** para el Municipio de La Pintada, (Antioquia), con relación a las necesidades identificadas en la etapa de planeación.
d) Elaborar, implementar y ejecutar con el apoyo y previa autorización del Municipio, las campañas en *"EDUCACIÓN Y CULTURA VIAL***",** dirigidas a los diferentes actores viales, ***en vía nacional de perímetro urbano y zona urbana del municipio de La Pintada, Antioquia dirigidos a***: Peatón, ciclista, motociclista, conductor, estudiantes colegios y usuarios.

e) Elaborar, implementar y ejecutar con el apoyo y previa autorización del Municipio, los diferentes programas en **"EDUCACIÓN Y CULTURA VIAL",** con relación a las necesidades identificadas en la etapa de planeación.
f) Implementar las metodologías y acciones necesarias para el desarrollo del objeto del presente convenio
g) Participar en el acompañamiento de las diferentes actividades que surjan en razón a la ejecución del presente convenio.
h) Presentar un informe mensual y final al Municipio, en medio escrito, y o digital – en formato, en el cual se establezca los resultados medibles de la implementación del Convenio.
i) Las demás que se deriven de la naturaleza del presente convenio y que garanticen una buena fe contractual.
j) En caso de que la alcaldía municipal cuente con practicantes en seguridad vial, deberá permitir que estos estudiantes hagan parte del proyecto

**OBLIGACIONES DEL MUNICIPIO:**

**a)** Coordinar con *EL ASOCIADO* a través del supervisor del Convenio todas las actividades relacionadas con la ejecución del mismo
**b)** Coordinar y apoyar a *EL ASOCIADO* en la planeación de las acciones a implementarse con relación a Movilidad y Seguridad Vial en el Municipio.
**c)** Coordinar y apoyar *EL ASOCIADO* en los diseños, implementación y ejecución de programas en "EDUCACIÓN Y CULTURA VIAL", con relación a las necesidades del MUNICIPIO.
**d)** Socializar de manera oficial el objeto general y específicos propios de la naturaleza del convenio de asociación con aquellas entidades e instituciones públicas que les compete estar informados de los adelantos, avances y ejecuciones en materia de interés del mismo y sus alcances en materia de movilidad y acciones preventivas generando con esta acción la participación activa de las mismas y el compromiso de todos en ámbitos tales como Espacios para el actor vial, donde se brinda capacitaciones en cultura y seguridad vial, todo dirigido a unos hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.
**e)** En cuanto a las actividades que se desarrollen en el MUNICIPIO y sean propias de la naturaleza del Convenio suscrito o en aquellas adicionales que surjan de mutuo acuerdo entre las partes, se deberá reconocer el apoyo y participación activa de EL ASOCIADO, lo cual debe quedar evidenciado en

los diferentes medios de difusión y publicitarios encargados de divulgar la información en el municipio

**f)** Informar a los diferentes sectores tanto público como privado que la ejecución de las Cátedras de cultura y prevención vial, las realiza la Alcaldía Municipal con el apoyo de EL ASOCIADO a través de convenio de asociación y que éste, no cuenta con erogación presupuestal; así mismo ser claros en que EL ASOCIADO no recibe remuneración alguna por prevenir, controlar, y disminuir el riesgo vial en el MUNICIPIO, es una entidad sin ánimo de lucro auto sustentable y su sostenimiento proviene de la refrendación de elementos pos-preventivos vencidos e inoperables, siempre fomentando cultura en el actor vial frente a la importancia de contar con un vehículo seguro y preparado para atender cualquier eventualidad imprevista.

**g)** concientizar al supervisor del convenio sobre la importancia de asistir a las reuniones periódicas cada 30 días con la finalidad de realizar seguimiento de los brigadistas y apoyos de mejoras preventivas, que permitan avanzar en las campañas de prevención y cultura vial del municipio.

**h)** Apoyar a EL ASOCIADO suscribiendo las actas necesarias para el desarrollo adecuado del presente convenio.

**i)** Brindar acompañamiento a EL ASOCIADO en reuniones que soliciten el concejo municipal y demás entidades públicas o privadas, que tengan como fin temas relacionados con el convenio asociación, entre otros.

**j)** Apoyar a EL ASOCIADO participando en el acompañamiento de las diferentes actividades que surjan en razón de la ejecución del convenio de asociación.

**k)** EL ASOCIADO Aporta cumplimiento en las 8 áreas del plan nacional de seguridad vial, para el nuevo designio 2021-2030. **1**) baja infracciones hacia el conductor por medio de charlas de seguridad vial y conocimiento sobre sus equipos preventivos.**2**) Coopera con la alcaldía para que realice el cumplimiento de la ley 2050 del 2020 (implementación del plan estratégico de seguridad vial), ley 2251 del 2022 (por la cual dictan normas para el diseño e implementación de la política vial con enfoque en un sistema de prevención., entre otras).

**l)** facilitar a EL ASOCIADO un sitio en calidad de préstamo, para llevar a cabo las capacitaciones dirigidas al personal que se capacita como brigadista vial.

**9. LUGAR DE EJECUCIÓN DEL CONVENIO**: La ejecución del objeto del convenio se llevará a cabo en el Municipio de La Pintada, (Antioquia).

Incluidas: vía nacional urbana y demas zonas urbanas y rurales del municipio.

10. **DOMICILIO CONTRACTUAL:** Para todos los efectos legales, el domicilio contractual es el Municipio de La Pintada, (Antioquia).

11. **PLAZO DE EJECUCIÓN DEL CONVENIO:** El plazo para que el ejecutor cumpla con la obligación contractual será SIETE (7) MESES Y QUINCE (15) DIAS desde la suscripción del acta de inicio sin exceder el TREINTA Y UNO (31) DE DICIEMBRE DE 2024.

12. **RESPONSABLE DEL SEGUIMIENTO:** El seguimiento del convenio estará a cargo del Secretario de Gobierno del municipio de La Pintada o quien haga sus veces o que por competencia funcional se designe.

13. **ANÁLISIS DE RIESGO Y LA FORMA DE MITIGARLO**

De conformidad con los artículos 3 y 4 de la ley 1150 de 2007, el artículo 2.2.1.1.1.6.3. del Decreto 1082 de 2015 y el Manual para la Identificación y Cobertura del Riesgo en los Procesos de Contratación (Versión 1) el análisis de los riegos que representa para el cumplimiento del objeto del contrato contenido en estos estudios previos, son los siguientes:

| N | Clase | Fuente | Etapa | Tipo | Descripción | Consecuencia de la ocurrencia del evento | Probabilidad | Impacto | Valoración | Categoría | ¿A quién se le asigna? | Tratamiento/ Control a ser implementado | Impacto después del tratamiento | | | | ¿Afecta la ejecución del convenio? | Responsable por implementar el tratamiento |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | | | Probabilidad | Impacto | Valoración | Categoría | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Específico | Externo | Selección | Operacional | La proyección inadecuada de los diferentes costos que se tuvieron en cuenta al momento de la presentación de su aporte, sin haber efectuado un detallado estudio de mercado, buscando afectar de manera intencional el equilibrio económico del convenio | Retrasos en la ejecución del convenio, no obtención de los resultados esperados, incumplimientos de obligaciones legales | 3 Posible | 3 Moderado | 6 | 6 | Convenientes | Planeación, revisión, ajuste y seguimiento al proceso del convenio | 2 Improbable | 3 Moderado | 5 | 5 | Si | Convenientes |
| 2 | Específico | Interno | Ejecución | Operacional | Las condiciones técnicas previstas por el MUNICIPIO para la ejecución del convenio, como valor y plazo no son suficientes para la correcta ejecución del convenio. | Retrasos en la ejecución del convenio, no obtención de los resultados esperados, incumplimientos de obligaciones legales | 1 Raro | 2 Menor | 3 | 3 | Conveniente | Planeación, revisión, ajuste y seguimiento al proceso del convenio | 1 Raro | 1 Insignificante | 1 | 1 | Si | Conveniente |
| 3 | Específico | Externo | Contratación | Operacional | No legalización del convenio (entrega de pólizas y demás documentos solicitados) | Retrasos en la ejecución del convenio, no obtención de los resultados esperados, incumplimientos de obligaciones legales | 2 Improbable | 2 Menor | 4 | 4 | Conveniente | Planeación, revisión, ajuste y seguimiento al proceso del convenio | 1 Raro | 1 Insignifican | 3 | 3 | Si | Conveniente |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | | | | te | | | |
| 4 | Específico | Interno | Ejecución | Operacional | Incumplimiento de especificaciones del convenio. | Retrasos en la ejecución del convenio, no obtención de los resultados esperados, incumplimientos de obligaciones legales | 2 Improbable | 2 Menor | 6 | 6 | Convenientes | Realizar verificación y seguimiento del cumplimiento condiciones del convenio, requerimiento de las garantías, seguimiento por parte de la Entidad Estatal y pago posterior a la ejecución de las actividades. | 1 Raro | 2 Menor | 2 | 2 | Si | Convenientes |
| 5 | General | Externo | Ejecución | Operacional | Demoras en la ejecución de las actividades del convenio | Retrasos en la ejecución del convenio, no obtención de los resultados esperados, incumplimientos de obligaciones legales | 2 Improbable | 2 Menor | 3 | 3 | Convenientes | Planeación, revisión, ajuste y seguimiento al proceso del convenio | 1 Raro | 2 Menor | 3 | 3 | Si | Convenientes |
| 6 | Específico | Interno | Ejecución | Operacional | Modificación en las condiciones del convenio. Cambios originados en la necesidad de la Entidad Estatal de hacer ajustes a las especificaciones dentro del proyecto, sin | Retrasos en la ejecución del convenio, no obtención de los resultados esperados, incumplimientos de | 2 Improbable | 3 Moderado | 3 | 3 | Entidad Estatal | Realizar verificación y seguimiento del cumplimiento condiciones del convenio. | 1 Raro | 2 Menor | 2 | 2 | Si | Entidad Estatal |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | que estos cambios sean imputables a la falta de planeación. | obligaciones legales | | | | | | | | | | | |
| 7 | Específico | Interno | Ejecución | Operacional | El no pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales. | Retrasos en la ejecución del convenio, no obtención de los resultados esperados, incumplimientos de obligaciones legales | 2 Improbable | 2 Menor | 4 | 4 | Convenientes | Realizar verificación y seguimiento del cumplimiento condiciones del convenio, requerimiento de las garantías, seguimiento por parte de la Entidad Estatal y pago posterior a la ejecución de las actividades. | 1 Raro | 1 Insignificante | 3 | 3 | Si | Convenientes |
| 8 | General | Interno | Ejecución | Regulatorio | Cambios en la normativa vigente | Retrasos en la ejecución del convenio | 1 Raro | 1 Insignificante | 2 | 2 | Entidad Estatal y Conveniente | Realizar verificación y seguimiento del cumplimiento condiciones del convenio en relación con la normativa vigente. | 1 Raro | 1 Insignificante | 1 | 1 | Si | Entidad Estatal y Conveniente |
| 9 | General | Externo | Ejecución | De la naturaleale | Siniestros generados por la naturaleza. Lluvias o inundaciones que impidan la normal ejecución del convenio, y la consecución del objeto en | El no cumplimiento o retraso de las actividades operativas, logísticas, o asistenciales que derivan en el incumplimi | 2 Improbable | 2 Menor | 6 | 6 | Entidad Estatal y Conveniente | Realizar un plan de contingencia para las temporadas de invierno. Adquisición de pólizas | 2 Improbable | 2 Menor | 2 | 2 | No | Entidad Estatal y Conveniente |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | za | los plazos pactados. | ento del convenio. | | | | | | | | | | | |
| 10 | Específico | Externo | Ejecución | Social o político | Orden público. Este riesgo se presenta cuando por acto de la ciudadanía u otras circunstancias de orden público ajenas a la voluntad de las partes, no permiten el cumplimiento del convenio acorde con lo pactado. | El no cumplimiento o retraso de las actividades operativas, logísticas, o asistenciales que derivan en el incumplimiento del convenio. | 2 Improbable | 2 Menor | 6 | 6 | Entidad Estatal y Conveniente | Adelantar las acciones necesarias por parte del municipio las condiciones idóneas de orden público. Adquisición de pólizas | 2 Improbable | 2 Menor | 4 | 4 | Si | Entidad Estatal y Conveniente |
| 11 | Específico | Externo | Ejecución | Salud | Emergencia sanitaria. Este riesgo se presenta con la pandemia del COVID 19 u otros, no permitiendo la ejecución del convenio actual en los plazos establecidos. | El no cumplimiento o retraso en el cumplimiento de del convenio. | 3 Posible | 4 Mayor | 8 | 8 | Entidad Estatal y Conveniente | Realizar un plan de contingencia para desarrollar de forma alternativa las actividades relacionadas con el convenio | 2 Improbable | 3 Moderado | 5 | 5 | Si | Entidad Estatal y Conveniente |

## 14. GARANTIAS

De conformidad con el análisis de riesgo que se acaba de enunciar no se hace necesario la exigencia de garantías.

**JUAN FERNANDO GALEANO TAPIAS**
**Secretario de Gobierno**

| | NOMBRE | FIRMA |
|---|---|---|
| **Elaboró** | Lizet Cristina Roldan Giraldo, abogada externa | |
| Los arriba firmantes, declaran que han revisado el documento y lo encontraron ajustado a las normas y disposiciones legales vigentes, por lo tanto, bajo nuestra responsabilidad lo presentamos para la firma | | |