Fecha de Compilación:	OCTUBRE 2024
Estructurador:	SECRETARIA DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD
Asunto:	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD

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

Los numerales 7° y 12° del artículo 25 de la Ley 80 de 1993, establece la obligación de señalar en los estudios previos el objeto a contratar, el alcance, el proceso de selección por medio del cual se adelantará, el presupuesto oficial, y las necesidades que se pretenden satisfacer, por lo que en el presente documento se esbozará de manera particular las condiciones jurídicas, técnicas y financieras para adelantar el proceso de selección y cumplir con las exigencias legales.

El artículo 2 de la Constitución Política de Colombia establece que son fines esenciales del Estado, servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

En concordancia con lo anterior, el artículo 209 de la Constitución Política de Colombia define que la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones, agregándose que las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado.

La Secretaría de Transporte y Movilidad desarrolla en el marco de sus funciones administrativas y legales la formulación de las políticas públicas en el marco de las competencias municipales, tendientes a la regulación y control del tránsito bajo la óptica de le mejoramiento de las condiciones de movilidad y seguridad vial en su jurisdicción; en tal virtud es responsable de elaborar los estudios, diseños y proyectos que permitan la acción como autoridad de tránsito en los términos del código nacional de tránsito, respecto a la señalización, semaforización, campañas de educación vial, regulación de la movilidad, transporte, prestación de los servicios registrales, control y sanción al cumplimiento de las normas de tránsito, y establecimiento de las acciones tendientes al cobro de las acreencias derivadas de la imposición de multas de tránsito a fin de garantizar la seguridad vial en su territorio. Como autoridad de tránsito, la Secretaría de Transporte y Movilidad debe implementar planes, programas y proyectos que conlleven a la prevención de la accidentalidad vial, atendiendo a mantener y ampliar la cobertura de la señalización y semaforización, asumiendo la regulación del tránsito y control al cumplimiento de las normas de tránsito con el cuerpo de agentes disponible para la inspección, control y vigilancia de las normas que les es deber precaver como autoridad de tránsito, asegurando la disponibilidad de recursos para la seguridad vial en aras de reducir sistemáticamente la fatalidad vial en la jurisdicción.

Es función de la Secretaría de Transporte y Movilidad preparar los proyectos de actos administrativos que como organismo de tránsito son de su competencia a fin de ejercer la autoridad en ella delegada en materia de tránsito, transporte y seguridad vial; manteniendo actualizados los registros de carácter técnico, administrativo y financiero generados en su gestión respondiendo por la exactitud, conservación y custodia de los mismos en orden a la trazabilidad archivística y documental de tales documentos.

Como autoridad de tránsito, le es responsabilidad inmovilizar los vehículos automotores cuando haya lugar por cuenta de la violación de normas de tránsito que en el marco del código nacional de tránsito determinen además de la imposición de la correspondiente orden de comparendo, la inmovilización, traslado y custodia de los vehículos automotores sujetos al control, disponiendo de instalaciones físicas adecuadas, seguras y vigiladas en cumplimiento de las regulaciones particulares

correspondientes, al tiempo que asegurar el permanente, oportuno y seguro traslado de los vehículos inmovilizados en grúas apropiadas que igualmente atiendan en su funcionamiento y mantenimiento a los requisitos técnicos y reglamentaciones vigentes.

En tanto es un compromiso de la actual administración municipal con la comunidad florenciana el modernizar la Secretaría de Transporte y Movilidad, así como una prioridad inscrita en el Plan de Desarrollo 2024-2027 "*Hagamos Grande a Florencia*" en el marco de la línea estratégica "*Infraestructura y Movilidad*", en el sector "*Transporte y Movilidad*", en el programa "*Seguridad de Transporte*" y en cumplimiento de los productos "*Servicio de asistencia técnica en temas de seguridad de transporte*", "*Servicio de control a la seguridad vial*", "*Documentos de planeación*" y "*Servicio de información de seguridad vial*"; fue examinada la situación operativa de la Secretaría de Transporte y Movilidad en la actualidad, en función de evaluar el estado del arte en los aspectos tecnológicos, técnicos y logísticos, en aras de poder determinar los aspectos que en los que deban emprenderse acciones estructurales y sostenibles sobre los diferentes aspectos señalados.

El resultado del análisis efectuado se detalla a continuación:

ESTADO OPERACIONAL DE LA SECRETARIA DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD

1. Plataforma tecnológica para la gestión de trámites registrales y procesos contravencionales:

a. No se cuenta con una plataforma tecnológica que realice de manera segura en materia de captura, procesamiento e integridad de la información los procesos operativos, registros financieros, procesos contravencionales, gestión persuasiva para recaudo de multas de tránsito, procesos de cobro coactivo de las sanciones derivadas de los mandamientos de pago expedidos ante el no pago de las multas de tránsito y reporte a las plataformas del orden nacional.
b. A consecuencia de no contar con una plataforma tecnológica que garantice la trazabilidad e integridad de la información, no se cuenta con cifras actualizadas y estados de proceso en cada caso, sean trámites o contravenciones, que permita administrar oportunamente la operación y el recaudo de recursos.
c. No se cuenta con mecanismos para controlar los pagos por los trámites realizados, es decir, al realizar los trámites por el sistema HQ-RUNT, solo se controla el pago al RUNT y Ministerio de Transporte, mas no los derechos económicos del Municipio, generando riesgos en la ecuación financiera ante la imposibilidad de traza al ingreso de recursos municipales. Al no tener una herramienta tecnológica que genere información en línea, no se tiene claridad de los trámites y parque automotor del municipio.
d. En lo que tiene que ver con el parque automotor registrado en el organismo de tránsito municipal, no se tiene información de la totalidad de carpetas vehiculares que tiene el municipio; la información de estas carpetas actualmente se gestiona en cuadros de Excel y no en una plataforma tecnológica segura que permita consultar cantidades, ubicación, prestamos de carpetas, y que guarde el movimiento histórico de cada una de ellas. En cifras de RUNT, actualmente el municipio tiene unos 150 mil registros, pero de acuerdo a registros de la Secretaría se cuenta con un número inferior al registrado, por lo cual es necesario acometer la ubicación o reconstrucción de las carpetas vehiculares faltantes; así como la actualización de registros del parque automotor en el registro RUNT y en el registro municipal, con el fin de contar con registros consistentes y reales.
e. Los procesos operativos en materia de la responsabilidad sobre los procesos contravencionales del organismo de tránsito, son prácticamente manuales (Liquidaciones, Generación de Resoluciones de Sanción, Mandamientos de Pago, Notificaciones, etc.); es decir, a fin de atender al infractor o analizar los estados y montos económicos asociados a la cartera por concepto de multas, en la actualidad es necesario hacer y validar consultas en diferentes instancias para consultar, liquidar o generar los documentos de manera aislada.
f. No se cuenta en la actualidad con herramientas informáticas que puedan interactuar con los sistemas nacionales de información en línea, RUNT y SIMIT, que permita la consulta, envío o reporte de información en el diario ejercicio de las responsabilidades registrales del organismo de tránsito.

g. No obstante ser una capital departamental, en Florencia todos los procesos se realizan en las instalaciones de la Secretaría, no se tienen herramientas virtuales para que el ciudadano desde su casa u oficina pueda realizar algún trámite o servicio, sin necesidad de ir hasta las instalaciones de atención, lo cual genera un menor crecimiento en la demanda de trámites afectando la sostenibilidad del organismo de tránsito y el mejoramiento en la prestación de los servicios a cargo de la Secretaría.
h. No se cuenta con herramientas de pagos por PSE para los trámites y servicios de la Secretaría, razón por la cual se promueve el manejo de efectivo y pagos presenciales que desestimula a los usuarios para hacer sus trámites en el organismo de tránsito.

2. Instalaciones de Servicio al ciudadano.

a. En general, los funcionarios que laboran en las instalaciones no cuentan con condiciones físicas de trabajo, como por ejemplo aires acondicionados, que permitan potencializar las capacidades del personal ni atender con mayor comodidad a los usuarios.
b. La distribución actual de las áreas físicas dentro de la instalación de la entidad no dispone de espacios apropiados y seguros para la administración y custodia del archivo sobre el cual responde la autoridad de tránsito.
c. El archivo de los expedientes correspondientes a multas en estado coactivo se encuentra colapsado pues no hay espacio para ubicar los nuevos procesos que permanentemente deberían estar abriéndose para asegurar el recaudo de recursos para el municipio.



Imágenes de la disposición de archivo físico en la instalación de la Secretaría de Transporte y Movilidad.

d. Los agentes de tránsito no cuentan con un espacio para unificar sus expedientes de accidentes o infracciones, se encuentran ubicados debajo de las escaleras para subir al segundo piso, dando una muy mala impresión a los usuarios del servicio y exponiendo los elementos propios al ejercicio de la inspección, control y vigilancia que operativiza el cuerpo de agentes.
e. En la mayor parte de las oficinas se encuentran los funcionarios trabajando con cajas y documentos encima de sus escritorios que estorban para su adecuada prestación, por falta de lugares apropiados donde ubicarlos y por carecer de los elementos y dispositivos tecnológicos para su digitalización.



Imagen área de Agentes



Imagen espacios de trabajo para atención al público

f. Las áreas de atención a usuarios están amobladas con pupitres escolares en lugar de tándems y mobiliario adecuado que permitan la optimización del espacio y la adecuada espera por parte de la ciudadanía.



g. La fachada de la instalación para la gestión administrativa y de servicio de la Secretaría de Transporte y Movilidad necesita mantenimiento y remodelación para que sea un referente estético para la ciudad.



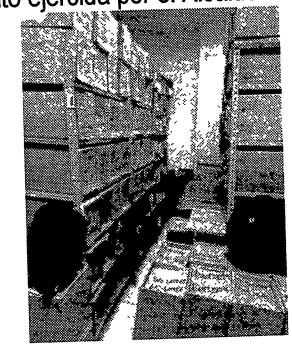
3. Infraestructura tecnológica

a. El equipamiento computacional disponible en la actualidad incluye equipos de cómputo que se encuentran en estado de obsolescencia tecnológica y requieren su renovación inmediata, además de la dotación de licencias de software ofimático para toda la entidad.
b. No hay suficientes impresoras y escáneres para satisfacer la demanda de la prestación de servicios. Ejemplo de esta circunstancia, es que existen procesos contravencionales que no obstante haber cumplido los términos para la apertura de la instancia coactiva, no ha sido posible por la carencia de elementos y dispositivos de oficina como impresoras.

c. A fin de agilizar la prestación de servicios registrales al ciudadano, hace falta al menos 4 KITS RUNT (biométricos, cámaras, lector de código de barra, PAD de firma), y en general una administración de elementos tecnológicos que permita la oportuna disponibilidad de consumibles y la dotación de repuestos y reposición de equipos por daño o reparación sin demoras que afecten la prestación.
d. A efecto de obtener los insumos y consumibles necesarios para la impresión y entrega de sustratos y placas necesarios para la materialización de los trámites de tránsito, el Municipio suscribió el Convenio de Asociación No 20210005 el 30 de Julio de 2021 con la Fundación Soltransvial mediante el cual se viene apoyando la Secretaría de Transporte y Movilidad el cual tiene un plazo de ejecución de cinco (5) años. Sin embargo ante la necesidad de contar con un sistema de información interoperable que asegure la integridad de la información y la trazabilidad económica de los trámites además de registrar en una sola matriz de información y cruce todos los hitos del proceso de trámite registral, desde la solicitud de rangos, el inventario de especies, la contabilización de liquidaciones y pagos de los ciudadanos y el cargue del trámite ante el RUNT; la solución a implementar debe contener la generación, expedición, liquidación, materialización y cargue de los trámites de tránsito, por lo cual los servicios que vienen siendo prestados a la Secretaría de Transporte y Movilidad por parte de la Fundación Soltransvial serán integrados al alcance de la implementación asistencial integral, para así resolver la operación general de los servicios prestados al ciudadano.

4. Digitalización

a. Ningún proceso de los que desarrolla el organismo de tránsito se encuentra digitalizado (Carpetas del Parque Automotor, Expedientes Contravencionales y de Cobro Coactivo). Esta situación es un riesgo para la seguridad de la información y para la integridad de la información correspondiente a los vehículos y procesos contravencionales de los cuales la autoridad de tránsito ejercida por el Alcalde Municipal es directa.





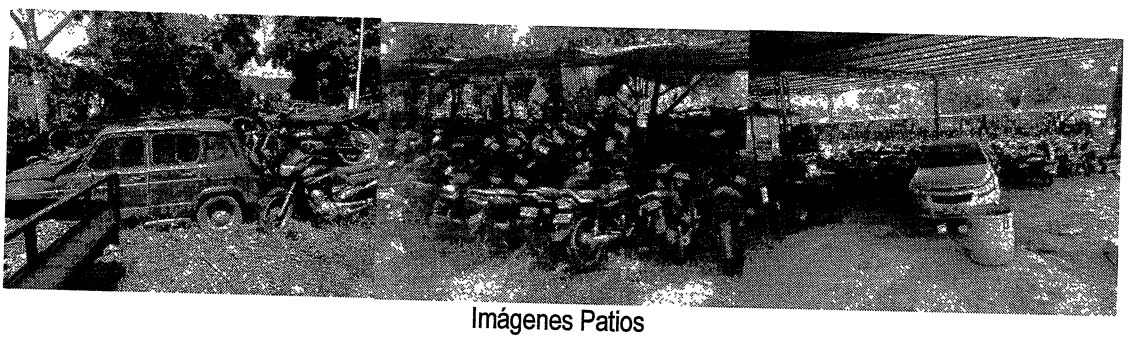
5. Tarjetas de operación

a. La Secretaría cuenta con una aplicación para la impresión de las tarjetas de operación en papel de rápido deterioro, sin que la misma valide los pagos correspondientes ni asegurarse que el vehículo tenga SOAT, RTM y vigentes Pólizas de Responsabilidad Civil, ni que el vehículo se encuentre activo para generar la tarjeta de operación con total control de legalidad.
b. En la actualidad es imposible para la autoridad de tránsito contar con reportes de vehículos vinculados, vehículos por tipo de Modalidad (Individual, Colectivo), empresas y parque automotor en el área de transporte público.

6. Patios y grúas.

a. La instalación física de los patios municipales no cuenta con la infraestructura de vigilancia mínima para atender a la responsabilidad que la autoridad de tránsito ostenta al darle ingreso a los vehículos inmovilizados. Los patios no se encuentran señalizados de ninguna manera, no se tiene claridad de ubicación de cada uno de los vehículos. En el caso en que se requiera buscar un vehículo es casi imposible encontrarlo.

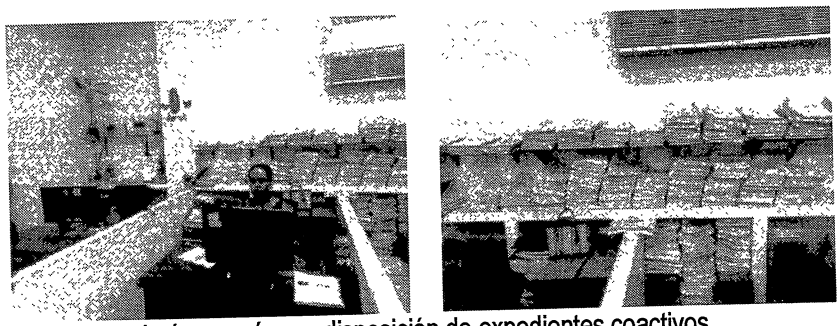
b. No existe un inventario real y documentado de los vehículos que se encuentran en el patio. El organismo de tránsito no cuenta con una herramienta tecnológica que gestione la información de ingreso, salida y estado de los vehículos inmovilizados, ni que interopere con el proceso contravencional propio a cada inmovilización.
c. Los vehículos se encuentran totalmente amontonados y muchos destruidos, no se tienen registros fiables de fecha de ingreso, motivo, deuda o cualquier otro dato que sirva para realizar procesos de cobro persuasivo o chatarrización. En materia ambiental, en la actualidad la disposición inadecuada de vehículos puede generar problemas de salud pública en la comunidad cercana.
d. No se cuenta con el servicio de agendamiento a través de servicio virtual para la entrega de vehículos inmovilizados a los usuarios, debiendo desplazarse hasta las instalaciones, generando mayor filas y demoras en la atención.
e. No se cuenta con grúas para realizar operativos e inmovilización de vehículos y que esto implique movimiento dentro de los patios para que sea autosostenible.



Imágenes Patios

7. Gestión para el cobro persuasivo y coactivo de multas y sanciones de tránsito.

a. En la actualidad no se realiza sistemáticamente gestión persuasiva con respecto a la cartera que posee la entidad, circunstancia que impide la apropiación de una cultura de pago por parte de los infractores.
b. No se dispone de herramientas técnicas y tecnológicas que permitan ubicabilidad de deudores morosos, ni la realización de gestión masiva de envíos de mensajes de texto, WhatsApp, email o llamadas telefónicas que propendan a la asertiva y efectiva recuperación de recursos; ni diferentes canales de pago para dichas obligaciones, a saber: acuerdos de pago y el pago de las cuotas a través de PSE.
c. Ante la carencia de administración de la cartera como un activo productivo para la seguridad vial del municipio, aun cuando las cifras denotan un valor significativo, la gestión de archivo de la misma y la no depuración de cada expediente hacen que sea incierto el valor real de los montos recuperables. Por ello, en aras de generar una importante efectividad en la recuperación de cartera es necesario aplicar procesos de archivo, digitalización, inteligencia de datos, y otros componentes inclusive de comunicación para llevar los estados de cartera hacia una real situación de recursos y proyección de gastos con base en la gestión de recuperación.
d. La generación de mandamientos de pago y notificaciones para el perfeccionamiento de las obligaciones no tienen un ritmo adecuado para la gestión financiera de un activo como lo es la cartera de tránsito. Es necesario contar con herramientas para la generación de procesos y documentos constitutivos de manera sistematizada y permanente que mitigue el riesgo que la autoridad asume ante acciones de prescripción o caducidad de las obligaciones.
e. Las áreas de trabajo para la gestión del cobro de cartera municipal en la actualidad requieren de una redistribución y adecuación para que la actividad en ellas desarrollada puedan asegurar la custodia de cada proceso y la efectividad en la ejecución de los procesos y campañas para su recuperación; así como la oportunidad en la atención de los usuarios producto de las campañas de gestión de cobro persuasivo y coactivo.



Imágenes área y disposición de expedientes coactivos

8. Ayudas tecnológicas para la seguridad vial

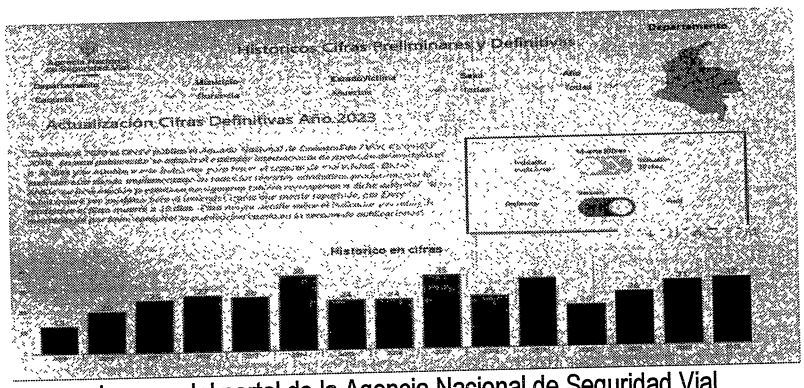


Imagen del portal de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

Los indicadores de fatalidad vial del Municipio de Florencia que reporta la Agencia Nacional de Seguridad Vial indican que en los últimos catorce años la fatalidad vial casi se ha triplicado. Solo en los últimos años tras la pandemia COVID-19 el indicador de muerte vial en Florencia ha aumentado por encima del 60%, teniendo un total de 20 muertes viales para 2020 respecto de 32 muertes registradas a cierre de 2023. Es por esto que el Plan de Desarrollo 2024-2027 "*Hagamos Grande a Florencia*" observó la problemática asociada a la necesidad de modernizar el organismo de tránsito municipal con la de mejorar los niveles de seguridad vial en el marco de la línea estratégica "*Infraestructura y Movilidad*", en el sector "*Transporte y Movilidad*", en el programa "*Seguridad de Transporte*" y en cumplimiento de los productos "*Servicio de asistencia técnica en temas de seguridad de transporte*", "*Servicio de control a la seguridad vial*", "*Documentos de planeación*" y "*Servicio de información de seguridad vial*".

Así es como con el ánimo de cumplir los mandatos legales que el municipio, como autoridad de tránsito y seguridad vial debe atender en procura de prevenir la fatalidad vial en las vías sobre las cuales ejerce jurisdicción ha considerado evaluar contar con las herramientas técnicas y dispositivos tecnológicos para el apoyo al ejercicio de la autoridad de control vial, para lo cual se hace necesario revisar los documentos de planeación de mediano plazo asociados a la seguridad vial, en particular para potencializar las capacidades del cuerpo de agentes de inspección, control y vigilancia, como actores de autoridad para la regulación del tránsito, la educación y formación de capacidades en materia de seguridad vial en la población del municipio y control a las normas de tránsito de alto impacto como el consumo de alcohol y sustancias en la conducción, igualmente se apliquen a programas de control a las normas de transporte que demandan su presencia material.

FASES DEL ESQUEMA TECNICO, TECNOLOGICO OPERATIVO Y LOGISTICO DE LA SECRETARIA DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD MUNICIPAL DE FLORENCIA PARA RESOLVER LAS CARENCIAS OPERACIONALES IDENTIFICADAS.

FASE I- DESPLIEGUE INFORMATICO-ASEGURAMIENTO DE LA INFORMACION-GESTION DE ARCHIVO.

Con base en las variables examinadas, es una necesidad urgente desplegar una solución informática y de administración archivística que resuelvan por medio de la disposición de herramientas de software y de equipos computacionales y ofimáticos, los precarios procedimientos de administración, procesamiento, seguridad, integridad y gestión de la información propios a las competencias registrales que la Secretaría de Transporte y Movilidad en virtud a su clasificación como organismo de tránsito clase A por parte del Ministerio de Transporte, lo mismo que aquella información inherente a los procesos contravencionales derivados de órdenes de comparendo, multas de tránsito y mandamientos de pago, vigentes en todos sus estados, desde su imposición y hasta la aplicación de las facultades propias a la instancia coactiva para el cobro de las acreencias derivadas de las multas y sanciones por la violación a las normas de tránsito. Es una prioridad emprender el inventario, depuración y migración de la información propia al Registro Municipal de Automotores, Registro Municipal de Conductores y Procesos Contravencionales vigentes en todos sus estados. Consecuentemente, a fin de asumir la gestión de la cartera de tránsito como un activo productivo para la seguridad vial de los florencianos, como fuente primordial para el financiamiento de los programas y planes de seguridad vial a ejecutar para proteger la vida en las vías del municipio, es imprescindible aplicar procesos de archivística, gestión documental e inteligencia de datos para organizar y depurar los expedientes que conforman la cartera de tránsito de la cual es responsable la autoridad municipal de tránsito, a fin de establecer los valores efectivamente susceptibles de recuperación tanto por cuenta de los términos procesales en los que cada obligación se encuentre de cara a situaciones de prescripción y/o caducidad, como del estado material de cada expediente que pueda soportar el trámite y discusión del cobro por parte de cada sancionado en particular.

De forma simultánea es necesario adelantar la renovación tecnológica en la Secretaría de Transporte y Movilidad municipal, poniendo a disposición de la operación diaria del organismo de tránsito un conjunto de herramientas informáticas, computacionales, ofimáticas y de conectividad que resuelvan de manera sostenible el atraso tecnológico en que hoy se encuentra la entidad en los aspectos relacionados con la prestación de servicios al ciudadano. Es necesario dotar al organismo de tránsito de una herramienta informática que obre como software misional dentro de la diaria operación, la cual de manera interoperativa gestione de manera segura los procesos de radicación y liquidación propios a los registros municipales de automotores, conductores, maquinaria agrícola, remolques y semiremolques; herramienta que en un mismo ambiente y bajo los más altos niveles de seguridad informática permitan la parametrización de trámites y derechos liquidables, generando igualmente los reportes y certificaciones relativos a la actividad registral permitiendo roles de auditoria que garanticen la trazabilidad documental y financiera de todas las actuaciones que el organismo municipal efectúe ante el Registro Único Nacional de Tránsito-RUNT.

Desplegar una solución informática y de administración permitirá a la autoridad de tránsito municipal gestionar el archivo automotor y contravencional de manera digital, previa migración de la información disponible, como de aquella que se construya a partir de la organización y reconstrucción del archivo físico. Las herramientas informáticas a desplegar deberán articular en el mismo ambiente la información financiera de los procesos registrales, permitiendo la liquidación de pagos por trámite, generando recibos de pago para los usuarios con las facilidades tecnológicas para la lectura y procesamiento por parte de las entidades bancarias bajo los más altos niveles de seguridad; debe contar también con las aplicaciones para permitir el cruce y arqueo de ingresos y trámites realizados, expedir reportes y permitir la facturación electrónica en los casos que corresponda. En concordancia con una operación dotada de herramientas informáticas y de archivística, la administración de las especies venales deberá estar incluida en la herramienta informática a fin de permitir a la autoridad conocer el inventario y balance de estos elementos y contar con alertas de abastecimiento para el trámite correspondiente ante SIMIT y RUNT para su continuidad. Dentro del ambiente de la solución tecnológica deben contemplarse módulos para la parametrización, gestión y proceso de los impuestos locales que afecten a los trámites de manera particular, incluyendo reportes y validadores para seguimiento al recaudo oportuno de los mismos. Como responsable de los procesos contravencionales en su rol de autoridad delegada de tránsito, el despliegue de una solución informática y de administración archivística en la Secretaría de Transporte y Movilidad debe incluir la gestión tecnológica de los procesos relacionados con la prestación de los servicios al ciudadano y en ese orden de ideas, las herramientas informáticas que deben ser puestas a disposición de la autoridad deberán permitir el

registro e integración de comparendos, conexión web services con SIMIT para el envío de archivos y cargue de información, como igualmente soportar la generación automatizada de resoluciones, generación de archivos planos de cruce para comparendos, cursos y recaudos, administración de las comparenderas electrónicas dentro del mismo ambiente informático y administración de los acuerdos de pago solicitados y aprobados para sancionados.

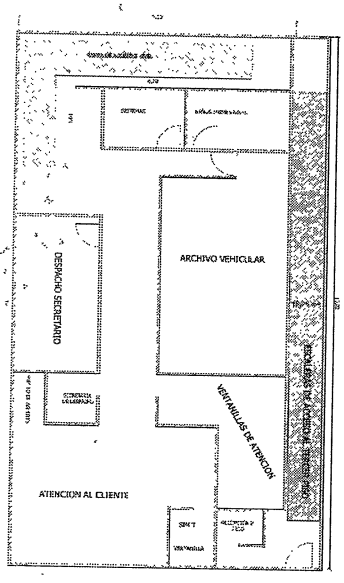
En la primera fase que ha sido indicada, desplegar una solución informática y de administración archivística deberá incluir módulos que permitan el seguimiento y reporte los procesos embebidos alrededor de la inmovilización de vehículos, permitiendo en el mismo ambiente de software el registro de las evidencias de cada inmovilización, el ingreso y salida de los patios, la liquidación y gestión de auditoria sobre los pagos derivados de la acción como son derechos, multas y servicios de grúa y parqueadero. En atención a los resultados del examen realizado a la situación actual de la operación en la Secretaría de Transporte y Movilidad, deben resolverse las carencias identificadas en el trámite y gestión de las tarjetas de operación para transporte público, incluyendo en el software que obre como misional, la liquidación, expedición, seguimiento a recaudos y control de la capacidad global del municipio en materia de vehículos para la prestación del servicio de transporte público.

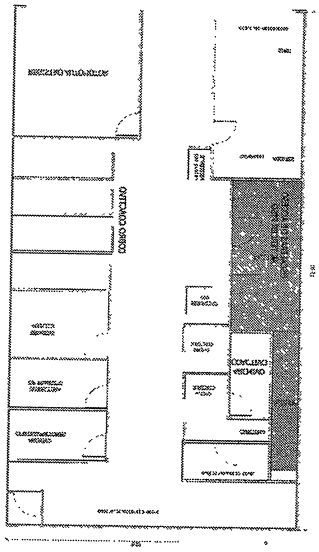
En la Fase I, serán igualmente revisados los instrumentos de planeación de mediano plazo vigentes en materia de seguridad vial a fin de determinar puntos de conflicto en la malla vial de la jurisdicción que ameriten acciones de prevención específica y evaluación estadística en función a los criterios técnicos proferidos por la ANSV para la implementación de sistemas tecnológicos de apoyo a la autoridad para la fiscalización de infractores a las normas de tránsito.

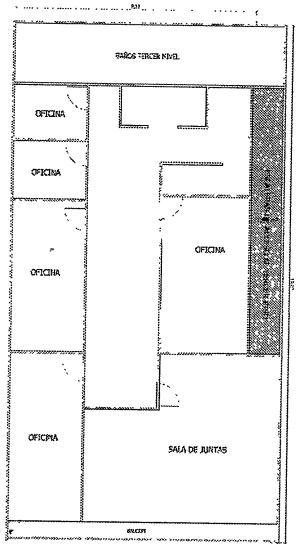
FASE II- ADECUACIONES FISICAS-GESTION DE CARTERA-APOYO TECNOLOGICO AL CONTROL VIAL.

Una vez consolidada la Secretaría de Transporte y Movilidad de Florencia como un organismo de tránsito actualizado en sus elementos operacionales para la prestación de servicios al ciudadano y su gestión archivística y de administración documental, llevándola a ser insignia regional en la administración integral de la información pública de tránsito con pleno ejercicio de las políticas de gobierno digital, se requiere adelantar la transformación física de la sede municipal de atención al público, resolviendo los aspectos identificados en materia de distribución de áreas de trabajo, atención, archivo y espera, y sobre la independización del área de servicio respecto de aquella en donde la autoridad gestione sus funciones en los demás aspectos de su competencia como son la seguridad vial y el transporte. Es prioritario acondicionar y dotar los espacios dedicados a la atención de usuarios, infractores, solicitantes de acuerdos de pago, archivo registral, contravencional y coactivo, cuartos de datos y demás instalaciones de implicación operativa y logística; las adecuaciones deberán contemplar los aspectos particulares inherentes a instalaciones eléctricas y de cableado estructurado, mobiliario nuevo para los puestos de trabajo del personal operativo dispuesto a la atención de trámites y usuarios, zonas de atención al público y reubicación de los puestos de trabajo de funcionarios adscritos a la Secretaría de Transporte y Movilidad en sus funciones administrativas y de autoridad. En aras de hacer de la sede de atención un referente urbano de la ciudad, se ha determinado que la edificación donde funciona la Secretaría sea de uso exclusivo de esa dependencia para la mejor gestión y seguridad de la prestación de servicios y ejercicio de autoridad.

DISTRIBUCION ACTUAL DE LA EDIFICACION DONDE FUNCIONA LA SECRETARIA DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD







Planta Baja Segundo Piso Tercer Piso

A consecuencia de los avances conseguidos en la Fase I en materia de gestión de la información y archivo, en la Fase II comenzarán las actividades que materializan la determinación de asumir la cartera de tránsito como un activo productivo para la seguridad vial como visión para asumir la gestión de recursos a través de la disponibilidad de personal calificado y especializado para la recuperación de esas acreencias, disponibilidad de herramientas informáticas para el seguimiento y análisis de los comportamientos de pago, tipo de infracciones que conforman la obligación, clase de deudor y antigüedad de la obligación. Deben ser dispuestos instrumentos técnicos de inteligencia de negocio que permitan el análisis de la cartera por estado, por tipo y número de documento de identificación, por vigencia de imposición o sanción, análisis del comportamiento de los acuerdos de pago otorgados y vigentes y depuración por pago para contar con estados de cuenta certeros y fiables; todo lo anterior con el apoyo de esquemas de atención al usuario por medios virtuales, telefónicos profesionales y personalizados en la sede de atención. La gestión de la cartera debe incluir la realización de campañas, disposición de bases de datos para la ubicabilidad de los deudores y la implementación de medios de cobranza especializados en el marco de modelos estadísticos que prospecten los resultados de cada acción tendiente a la recuperación de saldos, todo en la órbita de indicadores claves de desempeño que permitan la evaluación de toda la gestión. En todo este entorno, la gestión de cartera se debe nutrir de grupos interdisciplinarios que apoyen a la autoridad no solo en la proyección de minutas y actos administrativos que puedan ser generados y expedidos de manera automatizada por las herramientas informáticas dispuestas en el marco de la modernización, sino también de personal especializado en la analítica de datos, cruce de bases de datos y diseño de campañas.

El planteamiento de la administración municipal mantiene como eje de acción el fortalecimiento institucional de la Secretaría de Transporte y Movilidad en el marco de la autonomía en el ejercicio de la autoridad legal configurada en la Ley; sobre este marco conceptual se han desarrollado todas y cada una de las fases, y en particular sobre el aspecto de revisión a la política municipal de seguridad en orden a considerar la pertinencia u obligatoriedad de apoyar con elementos tecnológicos al cuerpo de inspección, control y vigilancia, en la fase II serán presentados, si así corresponde tras la revisión y planteamiento de las métricas y criterios expedidos por la ANSV, las solicitudes de permiso para la operación de sistemas para la fiscalización de infractores a las normas de tránsito.

FASE III - OPERACIÓN PATIOS Y GRUAS-SISTEMAS DE FISCALIZACION-IMPLEMENTACION TECNOLOGICA PLENA.

Una vez desarrolladas las fases funcionales previamente descritas, y tras haber culminado los procesos legales para la descongestión de los patios municipales en ejercicio de la Ley 1730 de 2014, deberán ser acondicionados físicamente al tenor de la regulación correspondiente y robustecidos tecnológicamente los parqueaderos municipales a donde se disponen los vehículos inmovilizados por infracciones de tránsito; preferentemente en compendio con la armonización de la administración de tal apoyo con la disposición de la flota de vehículos tipo grúa en sus diferentes tipologías para la atención a los procedimientos que demanden ese servicio.

Una vez culminada la Fase II deberán ser puestos a disposición de la autoridad de tránsito y seguridad vial los equipos que resulten aprobados por parte de la ANSV tras la revisión a los instrumentos de planeación de mediano plazo que adopta el municipio como política pública en materia de seguridad vial y la aprobación de aquellas solicitudes de permisos de operación de sistemas de fiscalización con medios tecnológicos que hayan resultado pertinentes.

Para el cierre de la etapa III una vez culminado los procesos de organización archivística, digitalización de archivo, depuración y gestión de cartera, deberán ser dispuestos los mecanismos virtuales de pago tipo PSE para los servicios que así convenga en función a su volumen, lo mismo que la puesta en servicio de una mesa de servicios en donde se puedan registrar los requerimientos del ciudadano o la autoridad a través tanto de una herramienta de gestión documental como por medio de llamada telefónica, con la participación de asesores especializados que puedan realizar todo el proceso de verificación, solución o escalamiento de cada caso según sea necesario. Esta mesa de servicios permitirá la atención de requerimientos simples y complejos, de manera centralizada, en donde se resuelven dudas, solicitudes e incidentes relacionadas con la solución y todo lo que ella implique, el objetivo de la misma es garantizar la restauración de la operación en el menor tiempo posible.

DESCRIPCION DE LA NECESIDAD

Una vez indicado el estado operacional actual de la Secretaría de Transporte y Movilidad de Florencia y tras haber igualmente descrito la solución técnica, tecnológica, operativa y logística que en el marco del Plan de Desarrollo 2024-2027 "***Hagamos Grande a Florencia***", observa la problemática asociada a la necesidad de dotar al organismo de tránsito municipal con las herramientas técnicas y tecnológicas necesarias para mantener la integridad y la seguridad de la información y archivos, lo mismo mejorar los niveles de seguridad vial en el marco de la línea estratégica "*Infraestructura y Movilidad*", en el sector "*Transporte y Movilidad*", en el programa "*Seguridad de Transporte*" y en cumplimiento de los productos "*Servicio de asistencia técnica en temas de seguridad de transporte*", "*Servicio de control a la seguridad vial*", "*Documentos de planeación*" y "*Servicio de información de seguridad vial*". El municipio tiene la necesidad de conseguir el logro de la ejecución del proyecto técnico descrito en sus respectivas fases, sin asumir erogaciones desde su presupuesto para la implementación de la solución técnica y tecnológica, ni asumir en adelante la carga económica que significa la asistencia operativa y logística necesaria para mantener sin deterioro los bienes, sistemas, acondicionamientos físicos, vehículos y empleos necesarios para la sostenibilidad del proyecto, bajo la óptica del fortalecimiento institucional de la Secretaría de Transporte y Movilidad y la autonomía en el ejercicio de la autoridad legal configurada en la Ley. La asistencia técnica, tecnológica, operativa y logística al organismo de tránsito municipal, como apoyo a la gestión a la autoridad de tránsito municipal se ejecutará por medio de la implementación del esquema operacional descrito para la actualización tecnológica y operación de los procesos registrales, contravencionales, de apoyo tecnológico al control y de servicios al ciudadano por medio de la disposición en favor del organismo de tránsito de plataformas de servicio, herramientas y dispositivos tecnológicos, recursos técnicos y bienes dotacionales, para la mejora en el ejercicio de sus competencias en materia de prestación de los servicios de tránsito y gestión del control al cumplimiento de las normas de tránsito en el marco de la acción autónoma de la autoridad de tránsito por parte del Municipio de Florencia (Caquetá) en su territorio, sin que el presupuesto de funcionamiento o inversión se vea afectado en la vigencia actual o en el mediano plazo.

Para satisfacer las necesidades descritas, la Secretaría de Transporte y Movilidad ha estimado y valorado acudir a la modalidad de contratación directa a través de la suscripción de un convenio interadministrativo ya que es el acuerdo donde concurre la voluntad de dos o más personas jurídicas de derecho público con la finalidad de cumplir, en el marco de sus objetivos misionales y sus competencias, con los fines del Estado. Es decir, los contratos interadministrativos nominados en la Ley 80 de 1993 están determinados por un criterio orgánico, pues es necesario que los extremos de la relación contractual sean entidades estatales. Toda vez son ejes rectores de la modernización de la Secretaría de Transporte y Movilidad el de fortalecerse institucionalmente y el de ejercer con total autonomía e indelegabilidad la autoridad conferida a ella por la Ley y las regulaciones locales que así lo han determinado, ha considerado atender la necesidad descrita en detalle con la celebración de un convenio interadministrativo con la sociedad de economía mixta de naturaleza jurídica pública "DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA CIVIL Y SERVICIOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE GESTIÓN PARA LAS REGIONES – DICITEC S.E.M", de conformidad con la evolución y seguimiento a los procesos fortalecimiento y apoyo a diferentes autoridades de tránsito por medio de asistencias técnicas, tecnológicas, operativas y logística, con experiencia en Municipios como Fusagasugá (Cundinamarca), Piendamó (Cauca), Soacha (Cundinamarca) y Vijes (Valle del Cauca).

La sociedad de economía mixta de naturaleza jurídica pública "DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA CIVIL Y SERVICIOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE GESTIÓN PARA LAS REGIONES – DICITEC S.E.M SAS" es una Sociedad de Economía Mixta de conformidad con lo señalado en el artículo 97 de la Ley 489 de 1998, conforme su carácter de sociedad comercial organizada según la Ley 1258 de 2008, con personería jurídica, autonomía administrativa y capital independiente, que desarrolla actividades de naturaleza industrial o comercial conforme a las reglas de Derecho Privado, integrante de la oferta institucional de la Federación Colombiana de Municipios.

La Sociedad de Economía Mixta DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA CIVIL Y SERVICIOS TECNICOS ESPECIALIZADOS DE GESTION PARA LAS REGIONES-DICITEC SEM es una sociedad mixta de mayoría accionaria estatal por cuenta de la participación de la asociación de municipios MASORA-Municipios Asociados del Oriente Antioqueño en una proporción superior al 50% de su capital accionario, en orden al Art 149 de la Ley 136 de 1994. Además de componer la oferta institucional de la Federación Colombiana de Municipios como consecuencia de la participación dentro de la sociedad como socio institucional en la misma, tiene experiencia en el apoyo operativo a diferentes autoridades de tránsito municipales como Piendamó (Cauca), Fusagasugá (Cundinamarca), Soacha (Cundinamarca), Silvania (Cundinamarca), Calarcá (Quindio), Bordo Patía (Cauca) y Vijes (Valle del Cauca) entre otros municipios, en materia de asistencia técnica a las autoridades de tránsito en relación con ejecución de tareas propias al control de gestión, control en vía por medio de dispositivos tecnológicos, plataformas informáticas para la gestión de procesos registrales y contravencionales, apoyo a la gestión de cobro de multas de tránsito, vigilancia a la gestión de servicios de tránsito al ciudadano y gestión del conocimiento en seguridad vial. La Sociedad de Economía Mixta DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA CIVIL Y SERVICIOS TECNICOS ESPECIALIZADOS DE GESTION PARA LAS REGIONES-DICITEC SEM integra la oferta institucional de la Federación Colombiana de Municipios y esta dotada de personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, cuyo objeto social de conformidad con lo previsto en el artículo tercero de sus estatutos determina: "*ARTÍCULO 3-OBJETO SOCIAL. Con el fin de apoyar el desarrollo social y regional del país, la sociedad promoverá, estructurará y ejecutará toda clase de proyectos y estudios relacionados con la generación de soluciones técnicas, operativas, de apoyo a la gestión y especializadas que dispongan el diseño, implementación, asistencia técnica, uso, supervisión, interventoría y tercerización de servicios que en el ámbito de las tecnologías de la información y las comunicaciones en el marco de la gestión regional de las políticas públicas tendientes a mejorar los niveles de desarrollo territorial y de seguridad vial y ciudadana; así como aquellas que vinculen componentes de infraestructura derivada de la aplicación de la ingeniería civil que requieran diseños, estudios, gerenciamiento, gestión, asistencia, estructuración, interventoría e integración de servicios tanto para el sector público como privado. La sociedad podrá proveer bienes públicos y sus servicios relacionados, que involucra la retención y transferencia de riesgos entre las partes y mecanismos de pago, relacionados con la disponibilidad y el nivel de servicio de la infraestructura y/o servicios para la prestación de servicios públicos, servicios tecnológicos y de consultoría, al igual que la operación del servicio público de gestión catastral con enfoque multipropósito, mediante el desarrollo de las actividades técnicas, tecnológicas, administrativas, financieras, legales y operativas que se requieren para ejecutar los procesos de formación, actualización, conservación y*

difusión de información catastral; el desarrollo de los procedimientos del enfoque catastral multipropósito y, en general aquellas actividades y productos principales o colaterales que se deriven de este servicio. En desarrollo de su objeto la sociedad podrá llevar a cabo estudios, diseños, implementación, puesta en marcha, ejecución, operación y demás actividades relacionadas, bajo cualquier modalidad de contratación, suministrados directamente por la sociedad o a través de terceros. También podrá desarrollar todas aquellas actividades técnicas que puedan considerarse como complementarias o correlativas a su objeto y podrá gestionar la provisión de bienes o servicios públicos prestando apoyo logístico integral a los mismos.".

La Sociedad de Economía Mixta DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA CIVIL Y SERVICIOS TECNICOS ESPECIALIZADOS DE GESTION PARA LAS REGIONES-DICITEC SEM de conformidad con lo señalado en sus estatutos cuenta con el objeto social que le permite ejecutar el convenio interadministrativo a celebrar, igualmente por ser una entidad pública donde la Asociación de Municipios del Oriente Antioqueño MASORA participa con un 50.1%, de su capital social. El ordenamiento jurídico colombiano divide a este tipo de sociedades en tres grupos: 1) las sociedades de economía mixta con una participación estatal inferior al (50%), 2) las sociedades de economía mixta con una participación superior al (50%) pero inferior al (90%) y 3) las sociedades con una participación estatal superior al (90%).

El Código de Comercio establece:

Artículo 461. Son de economía mixta las sociedades comerciales que se constituyen con aportes estatales y de capital privado.

Según lo dispone la Ley 489:

PARÁGRAFO 1. Las sociedades públicas y las sociedades de economía mixta en las que el Estado posea el noventa por ciento (90%) o más de su capital social, se someten al régimen previsto para las empresas industriales y comerciales del Estado.
(L.489/1998, Art 38).

La ley 80 establece que se denominan entidades estatales, "(...) las sociedades de economía mixta en las que el Estado tenga participación superior al cincuenta por ciento (50%)," (L.80/1993, Art 2-1).

Lo anterior en concordancia con lo previsto en el Código de Procedimiento Administrativo y de los Contencioso Administrativo (de ahora en adelante CPACA) el cual dicta:

"PARÁGRAFO. Para los solos efectos de este Código, se entiende por entidad pública todo órgano, organismo o entidad estatal, con independencia de su denominación; las sociedades o empresas en las que el Estado tenga una participación igual o superior al 50% de su capital; y los entes con aportes o participación estatal igual o superior al 50%.". (CPACA Art. 104-P)

Por lo tanto, si una sociedad de economía mixta tiene una participación igual o superior al (50%) será una entidad estatal, de lo contrario no será considerada como una entidad estatal ante el ordenamiento jurídico colombiano.

Respecto de este punto es importante resaltar que el carácter de sociedad de economía mixta no depende del régimen jurídico que aplica a la sociedad, sino de la participación en dicha sociedad de capital público y de capital privado. Por lo tanto, los regímenes jurídicos aplicables a las sociedades de economía mixta pueden ser públicos o privados, con independencia de su carácter de mixta. Así las cosas, una cosa es la naturaleza jurídica de una sociedad y, otro, el régimen jurídico que le aplica.

La jurisprudencia de la Corte Constitucional, la cual ha dicho que es posible que una entidad de naturaleza pública o mixta se regule por las normas de derecho privado, que es potestad del legislador crear y determinar la estructura orgánica y el funcionamiento de entidades administrativas atípicas, sujetas a normas de derecho privado y de derecho público (CConst,C-

629/2003, A. Taful Galvis). De igual manera la Corte Constitucional se volvió a pronunciar sobre el tema y sostuvo lo dicho anteriormente encuentra importante fundamento en la preponderante misión que les atañe a las sociedades de economía mixta de atraer el capital privado hacia el desarrollo conjunto de proyectos de interés general y asumir directamente dentro de un ente societario los resultados de la correspondiente gestión con sus beneficios y responsabilidades, elemento que permite encontrar razonable que el legislador determine modulaciones en cuanto al régimen aplicable. (CConst, C-338/2011, G.E Mendoza Martelo).

Por lo tanto, se puede concluir que en la práctica habrá casos en donde el régimen legal aplicable a las sociedades de economía mixta será el del derecho privado, pero habrá otras situaciones, en que se le aplicará el régimen de derecho público. Habiendo establecido lo anterior, a continuación, se expondrán las reglas que ayudaran a establecer cuál será el Régimen aplicable a las sociedades de economía mixta, dependiendo si tienen un porcentaje igual o superior al 50% de participación estatal o inferior a este, y dependiendo de la materia jurídica que se esté tratando.

El Código de Comercio establece:

Artículo 461. Son de economía mixta las sociedades comerciales que se constituyen con aportes estatales y de capital privado.

El parágrafo primero del artículo 38 de la Ley 489 estatuye que las sociedades de economía mixta en las que el Estado posea una participación igual o superior al 90% del capital se sujetarán al régimen previsto para las empresas industriales y comerciales del Estado. En similar sentido el parágrafo del artículo 97 se refiere al régimen "de las actividades y de los servidores" de estas entidades.

El Régimen contractual. En lo que concierne a la contratación es necesario recordar que el artículo 2º de la Ley 80 de 1993 incluyó en la definición de "entidades estatales", que están sometidas a las normas de dicho estatuto, a las sociedades de economía mixta "en las que el Estado tenga participación superior al cincuenta por ciento (50%)", disposición que fue declarada exequible por la Corte Constitucional en la sentencia C-629 de 2003.

El artículo 14 de la Ley 1150 de 2007, modificado por el 93 de la Ley 1474 de 2011, dispuso que "...las Sociedades de Economía Mixta en las que el Estado tenga participación superior al cincuenta por ciento (50%), sus filiales y las Sociedades entre Entidades Públicas con participación mayoritaria del Estado superior al cincuenta por ciento (50%), estarán sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, con excepción de aquellas que desarrollen actividades comerciales en competencia con el sector privado y/o público, nacional o internacional o en mercados regulados, caso en el cual se regirán por las disposiciones legales y reglamentarias aplicables a sus actividades económicas y comerciales, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 13 de la presente ley". El citado artículo 13 preceptúa que las entidades del Estado que cuenten con un régimen contractual distinto al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública deberán aplicar, en todo caso, los principios de la función administrativa y de la gestión fiscal consagrados en los artículos 209 y 267 de la Constitución, según el caso, y estarán sometidas al régimen de inhabilidades e incompatibilidades previsto legalmente para la contratación estatal.

Las sociedades de economía mixta son creadas para realizar actividades industriales o comerciales, generalmente en competencia con el sector privado.

Las sociedades de economía mixta juegan un papel muy importante en el país, con estas empresas se busca llegar a cumplir con los objetivos planteados en los planes de desarrollo en los territorios ya sea a nivel nacional, departamental o municipal, supliendo las necesidades de servicios en las comunidades, o con el fin de financiar alguna iniciativa del gobierno. La sociedad del estado con los privados ha sido una práctica de todos los tiempos, ya que es una de las formas que ha tenido el estado para hacer presencia en todo el territorio y una forma de los privados para sacar sus iniciativas adelante, más aún cuando son de gran envergadura.

El fin de las sociedades de economía mixta en Colombia es buscar el desarrollo económico del país, y a su vez, y más importante, es dar respuesta a alguna de las necesidades que se presentan, ya sea en prestación de servicios o en busca de financiamiento, por esto la sociedad de economía mixta se da por iniciativa del estado.

Las sociedades de economía mixta reúnen todos los requisitos de tales: una alianza de dos fuerzas económicas, fusión de fines y unificación de actividad práctica; todo ello se alcanza básicamente en la relación jurídica de sociedad.

La Corte Constitucional expresó en la Sentencia C-671 de 2015 que «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: 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 compra venta, 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 ese sentido, los contratos interadministrativos se caracterizan por los sujetos que intervienen y por la modalidad de selección que la ley permite aplicar para su celebración, pues comporta un grado de excepcionalidad frente a las demás tipologías contractuales, donde los sujetos no están restringidos a una cualificación particular y aplican otras modalidades de selección. El Estatuto de Contratación Pública establece la contratación directa como la modalidad de selección aplicable, por regla general, a la celebración de los contratos interadministrativos. Adicionalmente la contratación directa es restrictiva, porque solo aplica a causales taxativamente señaladas en la ley y son una excepción a la libre concurrencia propia de los procesos de selección de oferente, es decir que no se hace necesario recibo de varias ofertas, sino que la entidad señala directamente a quien invita a ofertar exclusivamente.

En este sentido se contratará con la Sociedad de Economía Mixta DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA CIVIL Y SERVICIOS TECNICOS ESPECIALIZADOS DE GESTION PARA LAS REGIONES-DICITEC SEM, según lo dispuesto por el literal c) del numeral 4 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007. Lo anterior, debido a que se trata de una entidad estatal en los términos del literal (a) del numeral 1 del artículo 2 de la Ley 80 de 1993 y, además, como se precisará posteriormente, la provisión de los servicios que requiere la entidad tiene relación directa con su objeto social y en igual sentido cuenta con la capacidad técnica, financiera y administrativa para la ejecución del objeto contractual. la Sociedad de Economía Mixta DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA CIVIL Y SERVICIOS TECNICOS ESPECIALIZADOS DE GESTION PARA LAS REGIONES-DICITEC SEM cuenta con un régimen especial, establecido en la Ley 1341 de 2009, encaminado a la organización de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, TIC, definiendo su alcance legal en su artículo 55, determinando que los actos y los contratos, incluidos los relativos a su régimen laboral y las operaciones de crédito de los proveedores de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, cualquiera que sea su naturaleza, sin importar la composición de su capital, se regirán por las normas del derecho privado.

Así mismo, la Secretaría de Transporte y Movilidad considera que las ventajas que genera la celebración directa de un convenio interadministrativo, en cumplimiento de los principios de eficiencia, eficacia y economía administrativa, le permite de manera expedita contar con la asistencia técnica, tecnológica, operativa y logística al organismo de tránsito municipal, para la actualización técnica y operación de los procesos registrales, contravencionales, de apoyo tecnológico al control y de servicios al ciudadano por medio de la disposición en favor del organismo de tránsito de plataformas de servicio, herramientas y dispositivos tecnológicos, recursos técnicos y bienes dotacionales, para la mejora en el ejercicio de sus competencias en materia de prestación de los servicios de tránsito y gestión del control al cumplimiento de las normas de tránsito en el marco de la acción autónoma de la autoridad de tránsito por parte del Municipio de Florencia (Caquetá) en su territorio.

La estimación de los gastos que deben asumirse para la ejecución de las tres fases descritas, además de aquellos que se derivan de la nueva estructura operacional que se implante una vez culminado el despliegue informático y de archivo, se efectúen las remodelaciones a las oficinas de atención al ciudadano y se atiendan las necesidades físicas y operativas para la debida gestión de los patios de inmovilización y el servicio de grúas, además de aquellas erogaciones derivadas del apoyo a la autoridad para el control de infractores por medios tecnológicos, superan montos sobre los tres mil seiscientos millones para la ejecución de las fases en un periodo de dos años, y tres mil millones de pesos anuales para mantener actualizados los sistemas tecnológicos, los sistema de archivo y digitalización, realizar soporte y mantenimiento de infraestructura tecnológica, mantener los muebles y equipos ofimáticos embebidos en la operación y generar más de treinta empleos directos para la operación de todos los sistemas y procesos que hasta la actualidad son una carencia para la Secretaría de Transporte y Movilidad. Todo lo anterior dentro de los estándares del mercado teniendo como propósito que la tecnología contribuya al mejoramiento de la gestión de la autoridad en sus competencias de tránsito, apoyando los procesos para alcanzar una mayor eficiencia en el desarrollo de las actividades de los colaboradores de la entidad, en el marco del apoyo a la gestión.

Así las cosas, teniendo en cuenta las funciones y objetivos y necesidades acá expuestas por la Secretaría de Transporte y Movilidad, se hace necesario suscribir un convenio interadministrativo con la Sociedad de Economía Mixta DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA CIVIL Y SERVICIOS TECNICOS ESPECIALIZADOS DE GESTION PARA LAS REGIONES-DICITEC SEM que le permita a la entidad contar al municipio de Florencia con los recursos necesarios para contar con la asistencia técnica, tecnológica, operativa y logística al organismo de tránsito municipal, para el despliegue de herramientas informáticas, mejora y actualización de los sistemas de archivística y gestión de trámites y procesos contravencionales, adecuaciones físicas a las dependencias de atención de servicios al ciudadano y patios de inmovilización, depuración y gestión de la cartera de tránsito, operación de los procesos registrales y de apoyo tecnológico al control en vía y de servicios al ciudadano por medio de la disposición en favor del organismo de tránsito de plataformas de servicio, herramientas y dispositivos tecnológicos, recursos técnicos y bienes dotacionales, para la mejora en el ejercicio de sus competencias en materia de prestación de los servicios de tránsito y gestión del control al cumplimiento de las normas de tránsito en el marco de la acción autónoma de la autoridad de tránsito por parte del Municipio de Florencia (Caquetá) en su territorio.

¿Porque no debe ser considerado este negocio jurídico como una concesión?

Aun cuando el convenio interadministrativo y el contrato de concesión son negocios jurídicos reglados por ley 80, su diferencia radica en que a través de este ultimo las Entidades Públicas reciben el apoyo de los particulares para el cumplimiento de los fines del Estado, permitiendo que aquellos exploten, operen, organicen, construyan, conserven o gestionen un determinado bien o servicio de propiedad estatal, en la medida de lo posible con sus propios recursos privados y con la oportunidad de recuperar su inversión durante el plazo del contrato y entregando en reversión en favor del contratante los bienes empleados para la prestación del servicio.

A diferencia del anterior, el convenio interadministrativo, conforme lo previsto en el literal c) del numeral 4 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, establece que las entidades estatales pueden suscribir contratos interadministrativos de manera directa,

siempre que las obligaciones derivadas de los mismos tengan relación con el objeto de la entidad ejecutora, sin que ello genere una obligación de entrega en reversión de los bienes empleados para la prestación del servicio.

En ese orden de ideas, para el caso de las concesiones, estas surgen como consecuencia de la entrega en manos de particulares para el cumplimiento de los fines estatales, de lo cual la entidad pública no solo se apoya en el particular para alcanzar el cumplimiento de sus obligaciones, sino por el contrario entrega plena autonomía para la prestación de este servicio.

En contrario de lo anterior, en el convenio interadministrativo, la entidad pública, mantiene el control total sobre la prestación del servicio, conservando plena autonomía y dirección, razón por la cual la gestión adelantada por el contratista que en este caso es una entidad de derecho público, está supeditada a la dirección que sobre el mismo demande la entidad contratante, lo que para el caso en concreto debe ser de plena aplicación máxime cuando el Código Nacional de Tránsito establece de manera expresa la que las autoridades de tránsito no podrán ceder dicha autoridad.

No obstante, la asistencia técnica, tecnológica, operativa y logística es integral a procesos misionales de la autoridad de tránsito en aspectos relacionado con la prestación de servicios como son los trámites, la atención a los infractores y deudores por multas y sanciones de tránsito, el servicio de traslado de vehículos inmovilizados y el de guarda en parqueaderos tras la inmovilización en patios propiedad del municipio; una importante porción de las erogaciones que realizará el contratista no tienen una remuneración directa del ciudadano o del municipio que pueda enmarcar el contrato a celebrarse como la explotación de un bien público o de una infraestructura municipal o de una competencia local pues se trata de obtener apoyo a la gestión sin que ningún componente de autoridad o autonomía sean cedidos al contratista; al tiempo que es pertinente indicar que ninguno de los elementos dotacionales embebidos en la asistencia será objeto de reversión ni traspaso en favor del municipio al término del plazo contractual.

Uno de los aspectos de mayor diferenciación del convenio interadministrativo a celebrarse respecto de una concesión, en particular para este proyecto tiene relación con la reconstrucción que tendrá lugar con el esfuerzo del contratista de más de ochenta mil expedientes vehiculares que desaparecieron producto del incendio que hace más de diez años tuviera lugar en la edificación en donde funcionaba en aquel tiempo la secretaría de movilidad; el valor de todas las actividades, insumos, consumibles y trabajo humano relacionado con esta reconstrucción no tiene una remuneración directa del municipio, ni de los propietarios a quienes el municipio debe responder por la integridad de sus expedientes.

¿Que logra el municipio con la implementación y operación de este proyecto?

Con la ejecución de este proyecto, el municipio logra a parte del cumplimiento de los fines estatales consagrados en el artículo 2 de la Constitución Política de Colombia, cumplir con la prestación del servicio de tránsito y transporte en su jurisdicción. Velando por la seguridad de las personas y cosas en la vías públicas y abiertas al público, adicionalmente podrá contar con:

1. Organización documental y digitalización de 155.000 carpetas del parque automotor, con la reconstrucción de un aproximado de 80.000 carpetas del parque automotor que se perdieron en el incendio de la oficina de tránsito en el pasado.
2. Organización documental y digitalización de 17.802 expedientes contravencionales en estado cobro coactivo.
3. Implementación de facilidades de pago para las deudas por concepto de comparendos por multas de tránsito.
4. Implementación de pago PSE y atención virtual para trámites.
5. Gestión comercial con concesionarios y organismos de apoyo (CDA, CRC, Escuelas de Enseñanza).
6. Creación de nuevos empleos, tanto directos como indirectos. Esto impulsa la economía local y ofrece nuevas oportunidades laborales en diversas áreas relacionadas con el tránsito y transporte.
7. Dos (2) grúas para el proceso de inmovilización.

2. DESCRIPCIÓN DEL OBJETO A CONTRATAR:

2.1 OBJETO:

Asistencia técnica, tecnológica, operativa y logística al organismo de tránsito municipal para la actualización tecnológica y dotacional necesaria para el despliegue de la solución operacional para la prestación de los servicios de tránsito y apoyo a la autoridad en materia de control, por medio de la disposición en favor del organismo de tránsito de plataformas de servicio, herramientas y dispositivos tecnológicos, recursos técnicos, vehículos y bienes dotacionales, para la mejora en el ejercicio de sus competencias en materia de atención al ciudadano y gestión del control al cumplimiento de las normas de tránsito en el marco de la acción autónoma de la autoridad de tránsito por parte del Municipio de Florencia (Caquetá) en su territorio.

2.1.1 Especificaciones

FASES DEL ESQUEMA TECNICO, TECNOLOGICO OPERATIVO Y LOGISTICO DE LA SECRETARIA DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD MUNICIPAL DE FLORENCIA PARA RESOLVER LAS CARENCIAS OPERACIONALES IDENTIFICADAS.

FASE I- DESPLIEGUE INFORMATICO-ASEGURAMIENTO DE LA INFORMACION-GESTION DE ARCHIVO.

Necesidad Identificada:

Con base en las variables examinadas, es una necesidad urgente desplegar una solución informática y de administración archivística que resuelvan por medio de la disposición de herramientas de software y de equipos computacionales y ofimáticos, los precarios procedimientos de administración, procesamiento, seguridad, integridad y gestión de la información propios a las competencias registrales que la Secretaría de Transporte y Movilidad en virtud a su clasificación como organismo de tránsito clase A por parte del Ministerio de Transporte, lo mismo que aquella información inherente a los procesos contravencionales derivados de órdenes de comparendo, multas de tránsito y mandamientos de pago, vigentes en todos sus estados, desde su imposición y hasta la aplicación de las facultades propias a la instancia coactiva para el cobro de las acreencias derivadas de las multas y sanciones por la violación a las normas de tránsito. Es una prioridad emprender el inventario, depuración y migración de la información propia al Registro Municipal de Automotores, Registro Municipal de Conductores y Procesos Contravencionales vigentes en todos sus estados. Consecuentemente, a fin de asumir la gestión de la cartera de tránsito como un activo productivo para la seguridad vial de los florencianos, como fuente primordial para el financiamiento de los programas y planes de seguridad vial a ejecutar para proteger la vida en las vías del municipio, es imprescindible aplicar procesos de archivística, gestión documental e inteligencia de datos para organizar y depurar los expedientes que conforman la cartera de tránsito de la cual es responsable la autoridad municipal de tránsito, a fin de establecer los valores efectivamente susceptibles de recuperación tanto por cuenta de los términos procesales en los que cada obligación se encuentre de cara a situaciones de prescripción y/o caducidad, como del estado material de cada expediente que pueda soportar el trámite y discusión del cobro por parte de cada sancionado en particular.

De forma simultánea es necesario adelantar la renovación tecnológica en la Secretaría de Transporte y Movilidad municipal, poniendo a disposición de la operación diaria del organismo de tránsito un conjunto de herramientas informáticas, computacionales, ofimáticas y de conectividad que resuelvan de manera sostenible el atraso tecnológico en que hoy se encuentra la entidad en los aspectos relacionados con la prestación de servicios al ciudadano. Es necesario dotar al organismo de tránsito de una herramienta informática que obre como software misional dentro de la diaria operación, la cual de manera interoperativa gestione de manera segura los procesos de radicación y liquidación propios a los registros municipales de automotores, conductores, maquinaria agrícola, remolques y semiremolques; herramienta que en un mismo ambiente y bajo los más altos niveles de seguridad informática permitan la parametrización de trámites y derechos liquidables, generando igualmente los reportes y certificaciones relativos a la actividad registral permitiendo roles de auditoria que garanticen la

trazabilidad documental y financiera de todas las actuaciones que el organismo municipal efectúe ante el Registro Único Nacional de Tránsito-RUNT.

Desplegar una solución informática y de administración permitirá a la autoridad de tránsito municipal gestionar el archivo automotor y contravencional de manera digital, previa migración de la información disponible, como de aquella que se construya a partir de la organización y reconstrucción del archivo físico. Las herramientas informáticas a desplegar deberán articular en el mismo ambiente la información financiera de los procesos registrales, permitiendo la liquidación de pagos por trámite, generando recibos de pago para los usuarios con las facilidades tecnológicas para la lectura y procesamiento por parte de las entidades bancarias bajo los más altos niveles de seguridad; debe contar también con las aplicaciones para permitir el cruce y arqueo de ingresos y trámites realizados, expedir reportes y permitir la facturación electrónica en los casos que corresponda. En concordancia con una operación dotada de herramientas informáticas y de archivística, la administración de las especies venales deberá estar incluida en la herramienta informática a fin de permitir a la autoridad conocer el inventario y balance de estos elementos y contar con alertas de abastecimiento para el trámite correspondiente ante SIMIT y RUNT para su continuidad. En tanto existe un prestador externo para el suministro e impresión de los sustratos y placas que materializan la finalización del trámite registral, los servicios que vienen siendo prestados a la Secretaría de Transporte y Movilidad por terceros de manera aislada a la solución integral a implementar, serán incluidos en la asistencia técnica, tecnológica, operativa y logística descrita en estos estudios una vez termine el plazo de ejecución en el convenio de asociación 20210005 del 30 de Julio de 2021, o antes sí se conviene la terminación anticipada del citado convenio.

Dentro del ambiente de la solución tecnológica deben contemplarse módulos para la parametrización, gestión y proceso de los impuestos locales que afecten a los trámites de manera particular, incluyendo reportes y validadores para seguimiento al recaudo oportuno de los mismos. Como responsable de los procesos contravencionales en su rol de autoridad delegada de tránsito, el despliegue de una solución informática y de administración archivística en la Secretaría de Transporte y Movilidad debe incluir la gestión tecnológica de los procesos relacionados con la prestación de los servicios al ciudadano y en ese orden de ideas, las herramientas informáticas que deben ser puestas a disposición de la autoridad deberán permitir el registro e integración de comparendos, conexión web services con SIMIT para el envío de archivos y cargue de información, como igualmente soportar la generación automatizada de resoluciones, generación de archivos planos de cruce para comparendos, cursos y recaudos, administración de las comparenderas electrónicas dentro del mismo ambiente informático y administración de los acuerdos de pago solicitados y aprobados para sancionados.

En la primera fase que ha sido indicada, desplegar una solución informática y de administración archivística deberá incluir módulos que permitan el seguimiento y reporte los procesos embebidos alrededor de la inmovilización de vehículos, permitiendo en el mismo ambiente de software el registro de las evidencias de cada inmovilización, el ingreso y salida de los patios, la liquidación y gestión de auditoria sobre los pagos derivados de la acción como son derechos, multas y servicios de grúa y parqueadero. En atención a los resultados del examen realizado a la situación actual de la operación en la Secretaría de Transporte y Movilidad, deben resolverse las carencias identificadas en el trámite y gestión de las tarjetas de operación para transporte público, incluyendo en el software que obre como misional, la liquidación, expedición, seguimiento a recaudos y control de la capacidad global del municipio en materia de vehículos para la prestación del servicio de transporte público.

En la Fase I, serán igualmente revisados los instrumentos de planeación de mediano plazo vigentes en materia de seguridad vial a fin de determinar puntos de conflicto en la malla vial de la jurisdicción que ameriten acciones de prevención específica y evaluación estadística en función a los criterios técnicos proferidos por la ANSV para la implementación de sistemas tecnológicos de apoyo a la autoridad para la fiscalización de infractores a las normas de tránsito.

Mínimos Técnicos de la Asistencia:

- Infraestructura tecnológica.

A continuación, se relacionan los componentes relacionados con conectividad, hardware y software; requeridos para soportar la operación de los servicios objeto del contrato a celebrarse:

-Servidores.

Se deberá garantizar espacio en la nube, realizando almacenamiento por el mismo término de la duración del contrato, garantizando las condiciones que se relacionan a continuación:

- Espacio en la nube para el almacenamiento y procesamiento de las bases de datos relacionales y no relacionales producto de la ejecución contractual.

- Procesos de back up completo, diferencial e incremental, permitiendo contar con la información de las últimas 24 horas.
- Seguridad física del Data Center Nube para el almacenamiento y gestión de la información:

    - Contar con al menos 5 puntos de control de acceso antes de llegar a los equipos físicos.
    - Sistema de video vigilancia 7 x 24 que mantenga el registro de grabación de todos los eventos y que sea tanto al interior como el exterior del Datacenter.
    - El acceso al cuarto de equipos controlado y supervisado a través de equipos biométricos.

- Sistemas de energía y refrigeración:

    - Poseer un sistema de suministro energético de 2 fuentes totalmente independientes que cumpla con el standard TIA 942 con una redundancia 2 (N+1).
    - El sistema de polo a tierra del Datacenter debe cumplir con la norma colombiana NTC 2050.
    - Sistema de enfriamiento con al menos cuatro unidades de refrigeración por agua con un respaldo de operación 2 (N+1).
    - Al nivel interno del Datacenter se debe contar con aislamiento térmico resistente al fuego con una resistencia de al menos 50 minutos.

- Gestión & Monitoreo:

    - Monitoreo en tiempo real y análisis lógico del suministro de energía.
    - Monitoreo de incidentes de seguridad en tiempo real.
    - Recordatorio de Mantenimientos preventivos.

- Almacenamiento:

    - Contar con un almacenamiento de mínimo 100.000 IOPS.
    - Latencia máxima de 1ms.
    - Compresión y reduplicación online.
    - Capacidad de snapshots.
    - Crecimiento por demanda.

- Redes:

    - Contar con infraestructura de redes que entregue puertos de 10, 40 y 100GB.
    - Redundancia en fuentes de poder.

- Configuraciones de VLan ilimitado.

- Seguridad Informática:

  - El Datacenter donde se alojen los servicios prestados debe estar protegido con una infraestructura de seguridad de última generación y que sea líder en el mercado según el cuadrante de Gartner.
  - Tener implementado firewall en HA (High Availability).
  - Infraestructura de seguridad de aplicaciones en HA (High Availability).
  - Infraestructura de seguridad contra ataques especializados.
  - Herramienta de Gestión de Logs.

-Conectividad.

Se deberá proveer internet para todas las oficinas que contemplen la operación de la Secretaría de Transporte y Movilidad, la infraestructura para la operación y atención de los diferentes trámites y servicios (trámites, comparendos, patios y grúas, cobro coactivo y demás personal administrativo perteneciente a la Secretaría que se encuentren en la sede).

- Equipamiento Tecnológico.

Computadores.

Quince (15) computadores todo en uno para el área de atención de trámites (ventanillas de atención a usuarios y procesamiento *back office,* los cuales deberán tener mínimo las siguientes especificaciones técnicas: procesador Intel® Core™ i5-13420H de 13ª Generación (núcleos E de hasta 3,40 GHz núcleos P de hasta 4,60 GHz, Unidad de Disco Operativa de 512 GB SSD M.2 2280 PCIe Gen4 QLC, Memoria Ram de 16GB DDR5-5200MHz (SODIMM) - (2 x 8 GB), sistema Operativo Windows 11 Pro 64, tarjeta gráfica: Gráficos Intel® UHD integrados para procesadores Intel® de 13ª Generación y Pantalla 23.8" Full Hd 1920x1080 (12K9005ELS).

Biométricos.

Quince (15) biométricos para captura de huellas, los cuales deben encontrarse homologados por RUNT para la autenticación en el sistema misional y RUNT. Los biométricos deben corresponder con las siguientes características: resolución 500 DPI, 256 niveles de Grises, tecnología óptica, área de Captura entre 285 y 322 mm 2, debe implementar tecnología para la detección de huella viva (lifeness detection technology), los drivers de lectura de Huella dactilar deben cumplir con la norma ANSI/ Nist ITL I-2000 de la American National Standard – National Institute of Standards and Technology, el cumplimiento de la norma ANSI/Nist-ITL-2000 implica la captura de imagen de la huella dactilar con 500 DPI y variación de escala menor al 1%, el dispositivo usado debe tener la capacidad de usar un algoritmo embebido en el dispositivo, para garantizar que la imagen de la huella a capturar, sea una imagen que contenga las características necesarias que permitan una futura autenticación, el dispositivo óptico debe contar con conexiones tipo USB o Serial, toda la información relacionada con la huella dactilar debe ser cifrada para su transmisión, de acuerdo a los parámetros definidos, el lector de huella dactilar requiere plataforma Windows como sistema operativo.

Cámaras para la atención de las licencias de conducción e inscripción de personas naturales.

Cinco (5) para la captura de la foto en el momento de la inscripción del ciudadano, para lo cual se requiere una cámara digital que permita tomar fotografías con una resolución de mínimo 1280*720 píxeles, lente autoajustable y grabación en formato JPEG y BMP.

Pad de Firmas.

Cinco (5) pad de firmas que deben cumplir con por el estándar ANSI/ Nist ITL I-2000 de la American National Standard – National Institute of Standards and Technology, este dispositivo no tendrá algoritmo, el tipo de tableta será touch pad resistivo LCD; tipo de indicador lumínico; contará con resolución de 300 DPI, tamaño del display 3.8 "diagonal y conexión USB.

Certificados digitales.

Quince (15) y deben ser expedidos por alguna de las empresas dispuestas por RUNT para la firma de las peticiones en el sistema: Andes Servicios de Certificación Digital S.A, Certicámara S.A. o Gestión de Seguridad Electrónica – GSE.

Especies venales y placas.[i]

La disposición de las especies venales para toda la operación de: Licencias de conducción, Licencia de Tránsito, Tarjeta de Registro, Tarjeta de remolque y Tarjeta de operación. Para realizar el proceso de impresión de cada una de estas especies venales, se debe disponer de dos (2) impresoras de sustratos, junto con todos los insumos requeridos para garantizar la impresión de estas, las cuales deben corresponder con las siguientes características estipuladas por el Ministerio de Transporte y RUNT:

Especificaciones Técnicas Impresoras.

- Impresión a color y monocromática.
- Capacidad de impresión de tarjeta por ambos lados.
- Capacidad de laminado transparente estándar por ambos lados.
- Capacidad de laminado con cinta holográfica por ambos lados.
- Capacidad de impresión de Borde a borde con un porcentaje de cubrimiento superior igual al 95%.
- Capacidad de impresión de códigos de barras en los estándares (Código 39, Código 128B y C con y sin dígito verificador Códigos 2 de 5 y 2 de 5 intercalado UPC-A, EAN 8 y EAN 13 Se puede imprimir con el código de barra PDF-417 2D y otras simbologías que se ofrezcan mediante drivers de Windows).
- Tipos de caracteres TrueType de driver de Windows.
- En cuanto a los insumos, estos deben corresponder con las siguientes características:

Especificaciones de la tarjeta PVC.

- Tipos: Compuesto de PVC Ancho/largo de tarjeta: ISO CR-80-ISO 7810,54 mm (2,12 pulgadas.) x 86 mm (3,38 pulgadas.)
- Capacidad del alimentador de tarjetas: de 50 tarjetas o superior (0,76 mm/30 mil) con capacidad de la tolva de salida de tarjetas.
- Grosor de tarjeta: 0,76 a 1,524 mm (30 a 50 mil).

Especificaciones Eléctricas.

- 110~240 VCA
- Aprobado por FCC Clase A, deseable CE, UL y CUL.

Especificaciones de impresión Color o monocromática.

- Uso de Tecnología de sublimación de tinta o por transferencia térmica.
- Capacidad de impresión en combinación de colores negro, verde, azul, rojo, blanco, plateado, dorado.
- Si el dispositivo usa cintas de impresión deben manejar cuatricromía YMCKO para sublimación térmica en la tarjeta PVC.

Especificaciones de plastificación.

- Laminado de 0,025 mm/1 mil.
- Posibilidad de manejo de Laminados transparentes o con hologramas personalizados.

Interfaz de comunicaciones.

- USB, Puerto Paralelo opcional Puerto Ethernet

Memoria Interna.

- 4 megas o superior.

Sistema de Limpieza de tarjeta.

- Sistema de limpieza de tarjeta integrado al cartucho de cinta o propio de la impresora.

-Software.

La plataforma tecnológica dispuesta para la atención de los diferentes trámites y servicios debe contar mínimo con las siguientes especificaciones:

- Plataforma completamente web que tenga interacción a través de servicios web con RUNT, SIMIT y otras dependencias que puedan integrarse a la prestación del servicio del organismo de tránsito o de la operación.
- Contar con la pre-radicación de trámites de manera virtual.
- Permitir la realización de pagos por PSE.
- Proceso de liquidación y radicación de trámites por medio de web services de: Registro Automotor, Registro de Conductores, Registro de Maquinaria Agrícola, Registro de Remolques y Semirremolques.
- Parametrizaciones de trámites y derechos, generación de certificaciones.
- Auditoria y trazabilidad de trámites.
- Generación de reportes.
- Turnos y citas web: registro del solicitante, validaciones en línea, generación de turno y priorización.
- Gestión de archivo.
    - Creación de carpeta.
    - Auditoria de información.
    - Consulta de carpetas.
    - Visualización y consulta de documentación.
    - Modificación de archivos.

- Gestión proceso de financiero.
    - Parametrización de tarifas.
    - Generación recibo de pago.
    - Parametrización de código de barras.
    - Consulta de pagos.
    - Apertura y cierre de caja.
    - Generación de arqueo.
    - Generación de reportes.
    - Facturación electrónica.
- Gestión proceso de especies venales.
    - Registro de inventario.
    - Generación de alertas.
    - Generación de reportes.
- Gestión proceso contravencional.
    - Registro e integración de comparendos con las comparenderas electrónicas.
    - Envíos automáticos por medio de web services a SIMIT.
    - Generación y resolución automática de sanciones.
    - Generación de archivo plano de comparendos, cursos y recaudos.
    - Cambio de estado de los comparendos de acuerdo a cada etapa contravencional.
    - Administración de comparenderas de acuerdo a la asignación realizada a los agentes de tránsito.
- Gestión de infracciones impuestas a través de SAST.
    - Procesamiento de imágenes y gestión contravencional a realizarse por parte de la autoridad de tránsito.
    - Gestión contravencional de acuerdo con el marco jurídico aplicable para las multas impuestas a través de equipos SAST.
    - Envíos automáticos por medio de web services a SIMIT.
    - Generación de resolución automática de sanciones.
- Gestión del proceso coactivo y persuasivo.
    - Generación de acuerdos de pago.
    - Alertas de acuerdos de pago incumplidos.
    - Generación de resoluciones de acuerdos de pago incumplidos.
    - Seguimiento y análisis de cartera: por estado, por tipo y número de documento, por vigencia y depuración de cartera de acuerdo a los pagos registrados.
    - Modelo estadístico técnico que defina las probabilidades de pagos que se pueden presentar con cada uno de los deudores.
    - Generación de reportes e indicadores para la gestión de cobro.
    - Generación masiva de Mandamientos de pago.
    - Migración y generación automática de acuerdos de pago.

- Analítica de datos, mediante el Cruce de Base de información, con otras entidades para actualización de los datos de morosos y contraventores en general.

- Gestión de patios y grúas.

  - Registro de evidencias de la inmovilización.
  - Validaciones para el proceso de salida de patios.
  - Liquidaciones y recaudos de cada registro contravencional y de patios.
  - Generación de reportes.

- Gestión de transporte público.

  - Expedición de tarjetas de operación.
  - Liquidación y recaudo de tarjetas de operación
  - Control de la capacidad global.

- Apoyo en los servicios operativos y administrativos.

a. Registro municipal automotor.
b. Registro municipal de conductores.
c. Registro de maquinaria agrícola.
d. Registro de remolques y semirremolques
e. Registro municipal de infractores.
f. Registro de transporte público.
g. Implementación de equipos SAST: apoyo en la solicitud de permisos ante la ANSV, disposición y operación de los equipos e integración con el proceso contravencional.
h. Patios.
i. Grúas.
j. Apoyo a la gestión de cobro persuasivo y coactivo.
k. Especies venales y suministro de placas.
l. Atención de información, quejas y reclamos.
m. Gestión documental y archivo de los registros del registro automotor, transporte público y cobro coactivo.

La implementación y operación de los servicios operativos y administrativos deberán estar en el marco de las disposiciones establecidas en la normatividad colombiana y la documentación de los procesos y procedimientos resultantes deberá estar lista al finalizar la Fase III e inicio de la operación plena.

- Migración de la información.

Se debe realizar la migración de la información de comparendos, tarjetas de operación, limitaciones judiciales locales, audiencias, impuestos y patios que actualmente tiene la Secretaría de Transporte y Movilidad de Florencia.

Para ello se deberán entregar los formatos establecidos para dicha información, el Organismo de Transito es el responsable de la información entregada para ser migrada en el software.

Para ello se deberán disponer los siguientes formatos para la recopilación y validación de la información:

- Formato estándar de transferencia con SIMIT, referente a comparendos y resoluciones.

- Formato migración de impuestos.
- Formato migración de empresas de transporte.
    - Empresas
    - Habilitaciones
    - Capacidad empresas de transporte
    - Tarjetas de operación
- Formato de migración de vehículos de patios.
- Formato de limitaciones judiciales (procesos locales- NO RUNT).
- Formato de migración de audiencias.

- Portal web.

Deberá ser dispuesto en favor de la Secretaría de Transporte y Movilidad una página web, la cual deberá estar integrada a la página oficial del municipio a fin de:

- Permitir la consulta por parte del ciudadano de la orden del comparendo y la evidencia de la infracción.
- Disponer de la información de pago y alternativas de pago por parte del usuario – instructivo de pago.
- Botón de pagos.
- Registro de trámites por plataforma virtual.
- Pago de trámites.
- Consulta de solicitudes.
- Consulta de requisitos de trámites.
- Consulta de tarifas.
- Pago de multas.
- Tener una sección de preguntas frecuentes.
- Permitir las notificaciones por aviso, su fijación, desfijación y soporte de su publicación; lo anterior de acuerdo a lo establecido en el código de procedimiento administrativo y de lo contencioso administrativo.
- Cumplir con los estándares y directrices definidas por parte de MINTIC en lo relativo a la publicación de la información, requisitos en materia de acceso a la información pública, accesibilidad web, seguridad digital, y datos abiertos.

FASE II- ADECUACIONES FISICAS-GESTION DE CARTERA-APOYO TECNOLOGICO AL CONTROL VIAL.

Necesidad Identificada:

Una vez consolidada la Secretaría de Transporte y Movilidad de Florencia como un organismo de tránsito actualizado en sus elementos operacionales para la prestación de servicios al ciudadano y su gestión archivística y de administración documental, llevándola a ser insignia regional en la administración integral de la información pública de tránsito con pleno ejercicio de las políticas de gobierno digital, se requiere adelantar la transformación física de la sede municipal de atención al público, resolviendo los aspectos identificados en materia de distribución de áreas de trabajo, atención, archivo y espera, y sobre la independización del área de servicio respecto de aquella en donde la autoridad gestione sus funciones en los demás aspectos de su competencia como son la seguridad vial y el transporte.

Es prioritario acondicionar y dotar los espacios dedicados a la atención de usuarios, infractores, solicitantes de acuerdos de pago, archivo registral, contravencional y coactivo, cuartos de datos y demás instalaciones de implicación operativa y logística,

las adecuaciones deberán contemplar los aspectos particulares inherentes a instalaciones eléctricas y de cableado estructurado, mobiliario nuevo para los puestos de trabajo del personal operativo dispuesto a la atención de trámites y usuarios, zonas de atención al público y reubicación de los puestos de trabajo de funcionarios adscritos a la Secretaría de Transporte y Movilidad en sus funciones administrativas y de autoridad. En aras de hacer de la sede de atención un referente urbano de la ciudad, se ha determinado que la edificación donde funciona la Secretaría sea de uso exclusivo de esa entidad para la mejor gestión y seguridad de la prestación de servicios y ejercicio de autoridad.

A consecuencia de los avances conseguidos en la Fase I en materia de gestión de la información y archivo, en la Fase II comenzarán las actividades que materializan la determinación de asumir la cartera de tránsito como un activo productivo para la seguridad vial como visión para asumir la gestión de recursos a través de la disponibilidad de personal calificado y especializado para la recuperación de esas acreencias, disponibilidad de herramientas informáticas para el seguimiento y análisis de los comportamientos de pago, tipo de infracciones que conforman la obligación, clase de deudor y antigüedad de la obligación. Deben ser dispuestos instrumentos técnicos de inteligencia de negocio que permitan el análisis de la cartera por estado, por tipo y número de documento de identificación, por vigencia de imposición o sanción, análisis del comportamiento de los acuerdos de pago otorgados y vigentes y depuración por pago para contar con estados de cuenta certeros y fiables; todo lo anterior con el apoyo de esquemas de atención al usuario por medios virtuales, telefónicos profesionales y personalizados en la sede de atención.

La gestión de la cartera debe incluir la realización de campañas, disposición de bases de datos para la ubicabilidad de los deudores y la implementación de medios de cobranza especializados en el marco de modelos estadísticos que prospecten los resultados de cada acción tendiente a la recuperación de saldos, todo en la órbita de indicadores claves de desempeño que permitan la evaluación de toda la gestión. En todo este entorno, la gestión de cartera se debe nutrir de grupos interdisciplinarios que apoyen a la autoridad no solo en la proyección de minutas y actos administrativos que puedan ser generados y expedidos de manera automatizada por las herramientas informáticas dispuestas en el marco de la modernización, sino también de personal especializado en la analítica de datos, cruce de bases de datos y diseño de campañas.

El planteamiento de la administración municipal mantiene como eje de acción el fortalecimiento institucional de la Secretaría de Transporte y Movilidad en el marco de la autonomía en el ejercicio de la autoridad legal configurada en la Ley; sobre este marco conceptual se han desarrollar todas y cada una de las fases, y en particular sobre el aspecto de revisión a la política municipal de seguridad en orden a considerar la pertinencia u obligatoriedad de apoyar con elementos tecnológicos al cuerpo de inspección, control y vigilancia, en la fase II serán presentados, si así corresponde tras la revisión y planteamiento de las métricas y criterios expedidos por la ANSV, las solicitudes de permiso para la operación de sistemas para la fiscalización de infractores a las normas de tránsito.

Mínimos Técnicos:

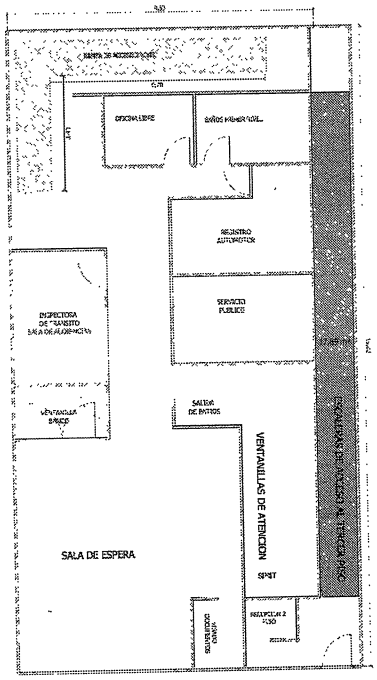
En las instalaciones dispuestas por parte del Municipio se realizarán las adecuaciones físicas necesarias para realizar las labores de atención a usuarios de los diferentes trámites objeto del presente convenio, así como ser la sede para el personal administrativo, operativo y técnico que soporta toda la operación y la ubicación del archivo general con la información del parque automotor, contravencional y cobro coactivo. El mantenimiento de dichas áreas será asumido por el contratante, mientras que el Municipio de Florencia asumirá los costos por arrendamiento y gastos por servicios públicos de la sede de atención al usuario y patios.

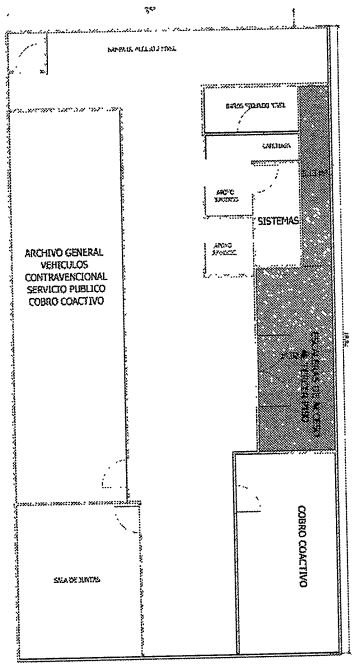
A continuación, se enuncian las actividades concernientes a las adecuaciones de la sede principal de atención:

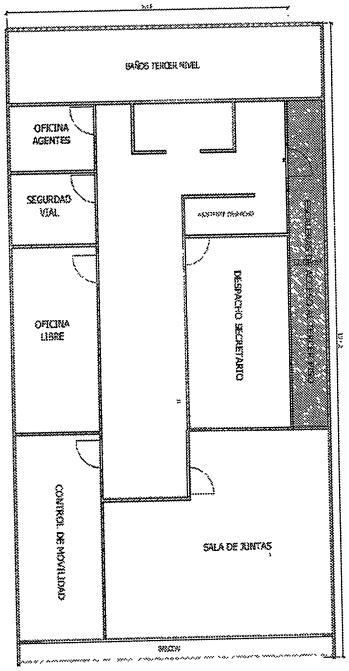
- Reubicación de las de oficinas administrativas y operativas de la Secretaría de Transporte y Movilidad de Florencia.

- Las adecuaciones deberán permitir la operación de los procesos de atención al público, operación de los diferentes trámites y servicios, archivo, apoyo al cobro coactivo.
- Adecuaciones a nivel eléctrico y cableado estructurado para garantizar el funcionamiento de los equipos dispuestos para la operación.
- Suministro de mobiliario para los puestos de trabajo del personal operativo encargado de la atención de los trámites y servicios.
- Adecuación y reubicación de puestos de trabajo del personal de la Secretaría.

DISTRIBUCION DE ESPACIOS PROPUESTA PARA LA EDIFICACION DONDE FUNCIONA LA SECRETARIA DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD







Planta Baja-Atención Público
Uso Exclusivo Secretaría

2° Piso de Archivística, Sistemas y Cartera

3°

FASE III-OPERACIÓN PATIOS Y GRUAS-SISTEMAS DE FISCALIZACION-IMPLEMENTACION TECNOLOGICA PLENA.

Necesidad Identificada:

Una vez desarrolladas las fases funcionales previamente descritas, y tras haber culminado los procesos legales para la descongestión de los patios municipales en ejercicio de la Ley 1730 de 2014, deberán ser acondicionados físicamente al tenor de la regulación correspondiente y robustecidos tecnológicamente los parqueaderos municipales a donde se disponen los vehículos inmovilizados por infracciones de tránsito; preferentemente en compendio con la armonización de la administración de tal apoyo con la disposición de la flota de vehículos tipo grúa en sus diferentes tipologías para la atención a los procedimientos que demanden ese servicio.

Una vez culminada la Fase II deberán ser puestos a disposición de la autoridad de tránsito y seguridad vial los equipos que resulten aprobados por parte de la ANSV tras la revisión a los instrumentos de planeación de mediano plazo que adopta el

municipio como política pública en materia de seguridad vial y la aprobación de aquellas solicitudes de permisos de operación de sistemas de fiscalización con medios tecnológicos que hayan resultado pertinentes.

Para el cierre de la etapa III una vez culminado los procesos de organización archivística, digitalización de archivo, depuración y gestión de cartera, deberán ser dispuestos los mecanismos virtuales de pago tipo PSE para los servicios que así convenga en función a su volumen, lo mismo que la puesta en servicio de una mesa de servicios en donde se puedan registrar los requerimientos del ciudadano o la autoridad a través tanto de una herramienta de gestión documental como por medio de llamada telefónica, con la participación de asesores especializados que puedan realizar todo el proceso de verificación, solución o escalamiento de cada caso según sea necesario. Esta mesa de servicios permitirá la atención de requerimientos simples y complejos, de manera centralizada, en donde se resuelven dudas, solicitudes e incidentes relacionadas con la solución y todo lo que ella implique, el objetivo de la misma es garantizar la restauración de la operación en el menor tiempo posible.

Mínimos Técnicos.

Teniendo en cuenta que los espacios dispuestos por el municipio para la custodia de vehículos inmovilizados por infracciones de tránsito podrán ser objeto de una eficiente redistribución a consecuencia de procesos de aplicación de la Ley de patios y otras acciones tendientes a hacer más eficaz el uso del espacio, deberán ser realizadas las siguientes adecuaciones y acciones mínimas:

- Cerramiento.
- Reubicación de vehículos por antigüedad de permanencia.
- Circuito cerrado de televisión.
- Disposición de Oficina de atención al usuario.
- Conectividad y comunicaciones.

Las instalaciones deberán cumplir con todas las condiciones mínimas de seguridad, a saber y sin limitarse a: cableado estructurado, iluminación, ventilación, salidas de emergencia y seguridad privada.

- Mesa de ayuda.

Disponer de una mesa de ayuda, en donde se registren los requerimientos a través de una herramienta para la atención de requerimientos operativos de la Secretaría de Tránsito y Movilidad y los propios de la operación; la atención de esta mesa de servicios debe permitir los requerimientos simples y complejos, de manera centralizada, en donde se resuelven dudas, solicitudes e incidentes relacionadas con la solución y todo lo que ella implique, el objetivo es garantizar la restauración de la operación en el menor tiempo posible.

El horario de atención de la mesa de ayuda para adelantar el soporte requerido debe ser de lunes a viernes de 8:00 am a 6:00 pm y sábados de 7:00 am a 12:00 pm.

- Mantenimiento preventivo y correctivo.

Deberá disponerse de un plan de mantenimiento preventivo de los componentes de hardware e infraestructura física y tecnológica; el cual deberá presentarse al menos dos veces al año con intervalo homogéneo y realizar los respectivos ajustes de acuerdo a las necesidades.

En caso que el personal técnico en sitio (nivel 1 de mesa de ayuda) identifique la necesidad de reemplazar completa o parcialmente algún componente del software y hardware puesto a disposición, se realizará dicho proceso en un término no

mayor a setenta y dos (72) horas contadas a partir del levantamiento de acta de requerimiento por parte de su equipo de soporte, en tanto se dispone del equipo y se deberá disponer de equipos provisionales (BackUp) para el normal desarrollo de la operación.

- Acuerdos de niveles de servicio.

Al finalizar la Fase III e inicio de operación plena se deberán entregar los acuerdos de nivel de servicio para la disponibilidad de la infraestructura tecnológica, software, entrega de informes y solución de mesa de ayuda para cada uno de los niveles.

2.1.2 Clasificación UNSPSC

GRUPO	SEGMENTO	FAMILIA	CLASE
80101600	Servicios de gestión, servicios profesionales de empresas y servicios administrativos	Servicios de asesoría de gestión	Gerencia de proyectos
81111899	Servicios basados en ingeniería, investigación y tecnología.	Servicios informáticos	Servicios de sistemas y administración de componentes de sistemas

2.1.3 Alcance del objeto

En virtud del objeto del contrato el contratista deberá desarrollar de manera conjunta con la Secretaría de Transporte y Movilidad las fases descritas como solución técnica, tecnológica, operativa y logística en el marco de su modernización.

El desarrollo de la asistencia técnica, tecnológica, operativa y logística adelantada por DICITEC SEM en favor de EL MUNICIPIO DE FLORENCIA será ejecutada con base en la articulación de los siguientes ejes de operación, dispuestos en fases de proyecto sobre la óptica del gobierno digital, así:

- FASE I

Actividad I-1: A efecto de asegurar la integridad de la información propia al Registro Municipal de Automotores, Registro Municipal de Conductores y Empresas de Transporte en la jurisdicción, dentro de los seis (6) meses siguientes a la suscripción del acta de inicio del presente convenio interadministrativo será depurada y migrada la data correspondiente a dichos registros a la plataforma informática dispuesta por DICITEC SEM para la Secretaría de Transporte y Movilidad Municipal, realizando la parametrización y customización del sistema a fin que obre como software misional para el organismo de tránsito.

Actividad I-2: A efecto de asegurar la integridad de la información propia a los comparendos, procesos contravencionales, acuerdos de pago y gestión de acciones relacionadas con el cobro coactivo de multas de tránsito, dentro de los seis (6) meses siguientes a la suscripción del acta de inicio del presente convenio interadministrativo será depurada y migrada la data correspondiente a dichos procesos a la plataforma informática dispuesta por DICITEC SEM para la Secretaría de Transporte y Movilidad Municipal, realizando la parametrización y customización del sistema a fin que obre como misional para el organismo de tránsito.

Actividad I-3: A efecto de mejorar la calidad de la atención al usuario de los servicios de la Secretaría de Transporte y Movilidad en relación con los trámites propios a la afectación de las bases de datos del RNA y RNC, dentro de los cuatro (4) meses

siguientes a la suscripción del acta de inicio del presente convenio interadministrativo serán dispuestos, configurados e instalados los equipos necesarios para la atención al público así: a) Quince (15) computadores todo en uno, b) Quince (15) biométricos para la captura de huellas dactilares, c) Quince (15) certificados digitales de conexión al sistema de información nacional, d) Cinco (5) cámaras para la atención de licencias de conducción e inscripción de personas naturales, e) Cinco (5) PAD de firmas para el registro de personas al sistema nacional.

Actividad I-3A: Una vez termine el plazo de ejecución del convenio de asociación No 20210005 del 31 de Julio de 2021, o antes sí el Municipio determina su terminación anticipada, serán puesto a disposición: a) Dos (2) impresoras homologadas por el RUNT para la impresión de sustratos para los trámites que demanden LT o LC y b) Para atender la demanda de trámites será dotado un inventario de especies venales producidas por agentes autorizados por el Ministerio de Transporte.

Actividad I-4: A efecto de asegurar la continuidad de la prestación informática del Organismo de Tránsito municipal será dispuesta un servicio de internet de alta prestación para todas las oficinas que contemplen la operación de la Secretaría de Transporte y Movilidad, así como infraestructura para la operación y atención de los diferentes trámites y servicios (trámites, comparendos, SAST, patios y grúas, cobro coactivo y demás personal administrativo perteneciente a la Secretaría que se encuentren en la sede). Será potestad de la Secretaría mantener el servicio actual de internet a efecto de contar con back up de redundancia.

Actividad I-5: En orden a armonizar la gestión del archivo correspondiente al parque automotor municipal, gestión de contravenciones y cobro coactivo, consolidando las bases de datos nacionales y locales a efecto de organizar dichos archivos, durante los dieciocho (18) meses siguientes a la suscripción del acta de inicio del presente convenio interadministrativo será ejecutado un programa de archivística cuyo resultado sea entregar cumplido a la Secretaría de Transporte y Movilidad municipal sobre la integridad física y digital de los archivos indicados.

Actividad I-6: Con el fin de dinamizar el recaudo de acreencias derivadas de la imposición de comparendos, multas, mandamientos de pago y acuerdos de pago, dentro de los primeros seis (6) meses siguientes a la suscripción del acta de inicio del presente convenio interadministrativo será ejecutado un programa de análisis, depuración, ubicabilidad y cobro para la gestión efectiva de la recuperación de cartera que incluye: a) Disposición de una herramienta informática para el seguimiento, depuración y análisis de cartera, b) Disposición de recurso humano conformado por profesionales en áreas de gestión técnica y jurídica, para la parametrización de la herramienta precitada, lo mismo para el diseño y ejecución sistemática de campañas de cobro planificadas en función a la analítica aplicada a parámetros de segmentación por estado, comportamiento de pago y tipo y antigüedad de la obligación, c) Esquema de atención a infractores y deudores a través de ventanillas presenciales, asistencia virtual y telefónica, d) Seguimiento y analítica aplicada al cumplimiento de los acuerdos de pago vigentes, e) Creación y aplicación de guiones de cobro para cada tipo de deudor en el marco de las campañas diseñadas, implementados a través de distintos medios tales como mensajes de texto tipo SMS, llamados telefónicos, correos electrónicos, mensajes vía redes tipo Whatsapp y otros disponibles, f) Generación de modelos estadísticos para determinar probabilidades de recaudo sobre cartera particularizada a grupos de deudores, g) Análisis y propuesta de mejoramiento al manual de cartera aplicado por el Municipio para la gestión de cartera de tránsito, h) Disposición de instrumentos informáticos para la generación masiva de mandamientos de pago, migración y generación automática de acuerdos de pago, proyección de minutas y actos administrativos embebidos en el proceso de cobro para la revisión y suscripción de la autoridad de tránsito, y generación de reportes e indicadores sobre la gestión y recaudo derivado de las acciones de cobro, i) Inteligencia en la gestión aplicada a la consulta y cruce de diferentes bases de datos que permitan la efectiva ubicabilidad del deudor, incluidas bases de datos comerciales adquiridas por DICITEC SEM.

Actividad I-7: Dentro de los cuatro (4) meses siguientes a la suscripción del acta de inicio del convenio interadministrativo será puesta en servicio para la Secretaría de Transporte y Movilidad una plataforma informática sobre ambiente cloud, la cual obrará como software misional para la gestión del organismo de tránsito. La solución misional para el proceso operativo del OT de Florencia deberá incluir:

A. Proceso de liquidación y radicación de trámites por medio de web services de:

i. Registro Automotor
ii. Registro de Conductores
iii. Registro de Maquinaria Agrícola
iv. Registro de Remolques y Semirremolques

B. Parametrizaciones de trámites y derechos.

C. Generación de certificaciones.

D. Auditoria y trazabilidad de trámites.

E. Generación de reportes.

F. Solución y gestión del proceso de turnos y citas web:

i. Registro del solicitante.
ii. Validaciones en línea.
iii. Generación de turno.
iv. Priorización.

G. Solución y gestión al proceso de archivo:

i. Creación de carpeta.
ii. Auditoria de información.
iii. Consulta de carpetas.
iv. Visualización y consulta de documentación.
v. Modificación de archivos.

H. Solución y gestión al proceso de financiero:

i. Generación de recibo de pago.
ii. Parametrización de código de barras.
iii. Consulta de pagos.
iv. Apertura y cierre de caja.
v. Generación de arqueo.
vi. Generación de reportes.
vii. Facturación electrónica.

I. Solución y gestión al proceso de especies venales:

i. Registro de inventario.
ii. Generación de alertas.
iii. Generación de reportes.

J. Solución y gestión al proceso de contribuciones locales:

i. Parametrización de derechos y vigencias.
ii. Liquidación y recaudo.
iii. Consulta de impuestos.
iv. Generación de reportes de cartera.

K. Solución y gestión al proceso contravencional:

i. Registro e integración de comparendos.
ii. Envíos automáticos por medio de web services a SIMIT.
iii. Procesos coactivo y persuasivo.
iv. Generación y resolución automática de sanciones.
v. Archivo plano comparendos, cursos y recaudos.
vi. Acuerdos de pago.
vii. Administración de comprenderás.

L. Patios y grúas:

i. Registro de evidencias de la inmovilización.
ii. Validaciones salidas de patios.
iii. Liquidaciones y recaudos de cada registro contravencional y de patios.
iv. Generación de reportes.

M. Solución y gestión de transporte público:

i. Expedición de tarjetas de operación.
ii. Liquidación y recaudo de tarjetas de operación.
iii. Control de la capacidad global.

N. Implementación de equipos SAST e integración con el proceso contravencional:

i. Software de procesamiento de imágenes y gestión contravencional a realizarse por parte de la autoridad de tránsito.
ii. Gestión contravencional de acuerdo con el marco jurídico aplicable para las multas impuestas a través de equipos SAST.
iii. Envíos automáticos por medio de web services a SIMIT.
iv. Generación de resolución automática de sanciones.
v. Las demás actividades del proceso contravencional: gestión de archivo físico, digital y de custodia.

O. Plataforma Virtual:

i. Botón de pagos.
ii. Registro de trámites por plataforma virtual.
iii. Pago de trámites.
iv. Consulta de solicitudes.

Actividad I-8: A efecto de contar con los insumos técnicos necesarios para la armonización del PLSV del Municipio de Florencia con el Plan Nacional de Seguridad Vial, necesarios para la definición de los puntos o tramos de alta afectación en orden a los criterios definidos por la ANSV a efecto de la puesta en funcionamiento de sistemas de fiscalización electrónica de infractores, dentro de los seis (6) meses siguientes a la suscripción del acta de inicio del presente convenio interadministrativo serán

adelantadas las actividades de campo, análisis de variables con base en IPAT, imposición de infracciones de alto impacto a la seguridad vial, acciones de prevención, aforos, diseños de señalización y encuestas a actores viales necesarias para la adopción del Plan Local de Seguridad Vial municipal actualizado. De conformidad con el resultado de las actividades indicadas, en este mismo periodo serán igualmente dispuestos por DICITEC SEM todos los insumos técnicos y de gestión para la presentación de las solicitudes que corresponda ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial en el marco de la política pública de control vial con apoyo de sistemas tecnológicos de fiscalización electrónica.

Actividad I-9: Para la consideración del Despacho del Alcalde Municipal, en un plazo de hasta cuatro meses a partir de la suscripción del acta de inicio del presente convenio interadministrativo, será dispuesto el diseño técnico para la adecuación de la sede administrativa de la Secretaría de Transporte y Movilidad, a fin de proceder en la fase II del proyecto a la realización de las remodelaciones que correspondan para la modernización física de la atención al usuario, adecuación de las áreas para la apropiada administración y custodia de archivo, remodelación de los espacios para las actividades propias al ejercicio de autoridad por parte de la Secretaría de Transporte y Movilidad y disposición de espacios renovados para la capacitación institucional y ciudadana.

- FASE II

Actividad II-1: Una vez concertado el diseño técnico para la adecuación de la sede administrativa de la Secretaría de Transporte y Movilidad municipal, a fin de garantizar la continuidad ininterrumpida de la operación, en un término de hasta seis (6) meses serán realizadas las adecuaciones y remodelaciones físicas al edificio en donde en la actualidad funciona la Secretaría de Transporte y Movilidad municipal situada en la Carrera 10a No 5b – 64 en la ciudad de Florencia, edificación que será totalmente dispuesta por la administración municipal para el funcionamiento de la Secretaría y para la atención de usuarios de los servicios de tránsito e infractores a las normas de tránsito. Las adecuaciones y acondicionamientos a realizar en el marco del presente convenio interadministrativo son: a) Adecuaciones a nivel eléctrico y disposición de cableado estructurado, b) Adecuación y dotación mobiliaria del área para la atención de usuarios con base en la disposición física de ventanillas, salas de atención y juntas, punto de atención de recaudo, y enturnamiento digital, c) Adecuación y reubicación de puestos de trabajo para el personal de la Secretaría de Transporte y Movilidad y ubicación de archivo.

- FASE III

Actividad III-1: Una vez culminado todo el cronograma previsto para la implementación de las Fases I y II, en un término de transición de hasta noventa (90) días, será asumida la gestión administrativa y operativa del (los) parqueadero (s) de los que dispone el municipio de Florencia (Caquetá) para la custodia de los vehículos inmovilizados como consecuencia de la ocurrencia de infracciones de tránsito cuyo procedimiento demande tal acción de la autoridad de tránsito; igualmente dentro del mismo término de transición, serán dispuestas por DICITEC SEM hasta dos (2) vehículos tipo grúa para la prestación del servicio de traslado de vehículos inmovilizados.

Actividad III-2: A consecuencia de la autorización por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de las solicitudes de operación de sistemas de fiscalización electrónica derivadas de la aplicación del PLSV actualizado en orden a su armonización con el Plan Nacional de Seguridad Vial, serán instalados los esquemas de señalización y dispuestos los equipamientos tecnológicos correspondientes a los permisos otorgados para su operación por parte de DICITEC SEM en apoyo a la autoridad de tránsito dentro del marco del presente convenio interadministrativo.

2.1.4 Obligaciones del Contratista.

El contratista se compromete a cumplir, además de las obligaciones inherentes al contrato y las derivadas de las disposiciones legales vigentes que regulan la actividad, las siguientes:

1. Cumplir con las condiciones de calidad de sus servicios en forma, condiciones y oportunidad previstas para cada caso en particular.
2. Garantizar la buena calidad en la prestación del servicio y de los bienes objeto del contrato, de acuerdo a las especificaciones técnicas.
3. El contratista deberá ejecutar el objeto del contrato en el plazo estipulado, con responsabilidad y calidad.
4. Informar inmediatamente al supervisor del contrato cualquier novedad que pueda afectar el cumplimiento del mismo.
5. Atender los requerimientos que haga el supervisor, siempre y cuando se ajusten al objeto contractual.
6. Presentar factura y/o documento equivalente una vez cumplido el objeto contractual.
7. Cumplir con lo estipulado en la Ley 789 de 2002, en lo referente al cumplimiento de sus obligaciones frente al Sistema de Seguridad Social, por lo cual el incumplimiento de esta obligación será causal de imposición de multas y de aplicación de la cláusula excepcional de caducidad administrativa.
8. Presentar los soportes correspondientes para la realización de pagos.
9. Desarrollar el contrato en los términos y condiciones establecidos y formuladas en la propuesta
10. Obtener con la oportunidad debida, las licencias, autorizaciones y permisos a que hubiere lugar para el cumplimiento de todas las obligaciones que le corresponden.
11. No ceder total o parcialmente el contrato ni subcontratar sin autorización previa ni escrita del contratante.
12. Ejecutar idónea y oportunamente el objeto del contrato, de conformidad con las fases descritas.
13. Obrar con lealtad y buena fe en la ejecución contractual evitando dilaciones y trabas que afecten el debido desarrollo.
14. Llevar registros, archivos y controles que se requieran para brindar información oportuna y confiable respecto de los asuntos a su cargo.
15. Atender los requerimientos hechos por del supervisor y en caso de no ser posible, emitir por escrito una explicación que fundamente este acto.
16. Mantener informado al supervisor del contrato de cualquier circunstancia que afecte la debida ejecución técnica del contrato.
17. Cumplir con las obligaciones de aporte a los sistemas de pensión, salud, riesgos profesionales y aportes parafiscales, de conformidad con las disposiciones legales vigentes y presentar al Municipio los soportes de pago de los aportes respectivos.
18. Informar a EL MUNICIPIO sobre cualquier imprevisto o contingencia presentada durante la ejecución del contrato.
19. Solicitar oportunamente las modificaciones al contrato, cuando sea procedente.
20. Colaborar con EL MUNICIPIO para la debida atención de apoyo que preste a otros entes territoriales, los cuales puedan ser extensión de la asistencia prestada.
21. Hacer seguimiento al plan de trabajo, cronogramas de actividades e informes que presente en ejercicio de la ejecución del presente contrato.
22. Ejercer seguimiento a la gestión de sus contratistas para verificar el cumplimiento de las condiciones técnicas y tecnológicas y de las condiciones de operación a las que estén sometidos para garantizar el adecuado funcionamiento de la asistencia técnica, tecnológica, operativa y logística.
23. Advertir a EL MUNICIPIO cualquier riesgo de incumplimiento de las obligaciones contractuales a su cargo, comunicando tal circunstancia y adoptando los procedimientos previstos para tal situación.
24. Llevar una relación de las novedades que ocurran en desarrollo del contrato y formular las recomendaciones o planes de acción según corresponda.
25. Disponer de un profesional de enlace para la coordinación de todas las actividades del proyecto con EL MUNICIPIO.
26. Atender las solicitudes de EL MUNICIPIO en materia de asesoría para la planificación de las actividades previas a la ejecución del contrato.
27. Atender a sus estatutos y manual de contratación para el desarrollo de las obligaciones previstas para DICITEC SEM.
28. Presentar un informe mensual pormenorizado de actividades en donde sea descrito el avance en la ejecución de las fases del proyecto, la métrica de todos los trámites y procesos desarrollados en el marco de las actividades descritas en la cláusula segunda.
29. Presentar la factura correspondiente a cada periodo mensual de ejecución en donde se discriminen las actividades que

puedan tener en virtud a su categoría tarifas o exenciones al impuesto a las ventas.

30. Propender por la generación de empleo local en el municipio de Florencia.
31. Avisar de manera oportuna a EL MUNICIPIO de toda alteración o amenaza al personal operativo o directivo al servicio de DICITEC SEM y sus contratistas.
32. Realizar apertura y trámite del encargo fiduciario de recaudo, administración y pagos para garantizar la oportunidad en la dispersión de los recursos con los cuales se retribuirá el convenio interadministrativo, en cada periodo mensual, una vez liquidados serán transferidos de manera directa a DICITEC SEM por concepto de trámites, servicios de grúas y patios.
33. Asumir todos los gastos relacionados con la notificación de procesos contravencionales en aquellas etapas en donde sea requerida la misma bajo mecanismos como el correo certificado, incluida la etapa coactiva.
34. Realizar la tributación local por cuenta de las actividades realizadas en el municipio de Florencia (Caquetá) sobre las cuales obre como sujeto pasivo.
35. Entregar la totalidad de la información recopilada en el cumplimiento del objeto contractual en orden a las obligaciones pactadas, para lo cual deberá previamente informar a la supervisión los medios y/o mecanismos que debe disponer para el recibo de la información correspondiente.

GRUPO MINIMO DE TRABAJO PARA LA EJECUCION

PERFIL	ROL	Cantidad
Gerente de proyecto	Planear, gestionar y controlar el proyecto en todas en sus alcances.	1
Coordinador de operaciones	Administrar todas las operaciones de los Servicios de Tránsito, que se prestan por parte de la secretaria de Tránsito y Transportes relacionadas con el Registro Municipal Automotor (RMA), Registro Municipal de Conductores (RMC), Registro Municipal de Accidentalidad (RMAC) y Registro Municipal de Infractores (RMI), Registro Municipal de Transporte Publico (RMT) según lo establecido en las normas legales vigentes	1
Coordinador Jurídico	Responder por el correcto contenido jurídico de todas las actuaciones relacionadas con el Registro Municipal Automotor, Registro Municipal de Infractores, el Registro Municipal de Conductores y Registro Municipal de Accidentes de Tránsito, Registro Municipal de Transporte Publico, y las acciones de respuesta de la entidad	1
Coordinador de Tecnología y Comunicaciones	Integrar, administrar, coordinar y ejecutar la implementación de la infraestructura tecnológica, asegurando que los sistemas informáticos, se desempeñen en las mejores condiciones de calidad y servicio	1
Coordinador Administrativo y Financiero	Responder por el correcto contenido contable del área financiera y administrativa, de todos los movimientos operacionales Financieros.	1
Analistas de atención y servicio al cliente	Administrar todas las operaciones de los Servicios de Tránsito, que se prestan por parte de la secretaria de	10

	Tránsito y Transportes relacionadas con el Registro Municipal Automotor (RMA), Registro Municipal de Conductores (RMC), Registro Municipal de Accidentalidad (RMAC) y Registro Municipal de Infractores (RMI), Registro Municipal de Transporte Publico (RMT) según lo establecido en las normas legales vigentes.	
Analistas de servicio de patios	Administrar todas las solicitudes del patio	2
Conductores de grúas	Operar la grúa	2
Auxiliar de grúas	Auxiliar de grúa	2
Especialista de archivo	Administrar todas las solicitudes de expedientes Físicos y Digitales relacionados con los registros, garantizando la seguridad y el normal funcionamiento de la operación.	1
Auxiliar de archivo		3
Auxiliar de digitalización		2
Sustanciadores	Proyectar respuestas a: PQR, recursos, excepciones, tutelas entre otras.	3

GRUPO MINIMO DE IMPLEMENTACION **30**

2.1.5 Obligaciones de la entidad.

1. Vigilar la debida y oportuna ejecución del objeto contractual y el cumplimiento de todas las obligaciones contractuales.
2. Adoptar los mecanismos, expedir las autorizaciones y disponer los medios para atender el esquema de remuneración indicado para el presente convenio interadministrativo en la forma pactada.
3. Aprobar oportunamente la garantía única que en debida forma constituya el contratista.
4. Ejercer monitoreo al cumplimiento de las obligaciones del contrato a través de supervisor designado para tal efecto.
5. Apoyar en forma permanente a DICITEC SEM en los aspectos que sean de su competencia.
6. Mantener en todo el plazo de ejecución un cuerpo de inspección, control y vigilancia para el ejercicio de las competencias de autoridad inherentes al control al cumplimiento de las normas de tránsito.
7. Adoptar los mecanismos y suscribir los convenios necesarios para el recaudo local sea realizado por medio de la plataforma SIMIT.
8. Garantizar la suscripción dentro de los términos de ley de los documentos propios al desarrollo de los procesos contravencionales que apoye operativa y ofimáticamente DICITEC SEM, inclusive de los PQRSDF.
9. Para efecto del cobro coactivo disponer de una cuenta bancaria de uso exclusivo para los depósitos judiciales por concepto de embargos derivados del no pago de multas de tránsito.
10. Garantizar a DICITEC el uso del usuario RUNT para efecto de consulta de ubicabilidad de infractores a efecto de proceder a notificaciones y avisos de cobro.
11. Garantizar el usuario de consulta VUR para efectos de ubicabilidad en el proceso de embargos por concepto de cobro coactivo.
12. Disponer en todo el plazo de ejecución del contrato de la instalación para la operación de los servicios de tránsito al ciudadano y patios para la inmovilización de vehículos. El acondicionamiento físico y pago de los servicios públicos para el funcionamiento de estas áreas será por cuenta de DICITEC SEM. Sí las instalaciones que serán acondicionadas y dotadas por DICITEC SEM fueran cambiadas dentro del plazo de ejecución del contrato, EL MUNICIPIO deberá asumir la totalidad de los gastos necesarios para las adecuaciones y remodelaciones de la (s) nuevas sedes, distintas a las inicialmente acondicionadas por DICITEC SEM.
13. Actualizar rigurosamente de conformidad con la ley vigente los estados de comparendo en la plataforma SIMIT.
14. Garantizar la suscripción de la documentación preparada a efecto de la solicitud de permisos para operación de sistemas SAST ante las autoridades competentes.

15. Solicitar oportunamente rangos de comparendos para efecto de la fiscalización al cumplimiento de las normas de tránsito.
16. Actualizar los manuales de funciones y de cartera que corresponda según el desarrollo de la efectiva ejecución del contrato y potencialización de los ingresos derivados de su ejecución.
17. Coadyuvar con DICITEC SEM para la constitución del encargo fiduciario de recaudo, administración y pagos que fuera necesario para la gestión del contrato, encargo del cual EL MUNICIPIO será beneficiario.
18. Mantener disponible el personal necesario y suficiente para la realización de las actividades propias e indelegables a la autoridad en el ámbito del proceso contravencional de tránsito y cobro coactivo de multas de tránsito a lo largo de todo el plazo de ejecución del presente convenio interadministrativo.
19. Garantizar la permanencia y disponibilidad continua a lo largo del plazo del convenio interadministrativo de agentes de tránsito para el ejercicio del control, inspección y vigilancia en la jurisdicción, asegurando su adecuada dotación de elementos para su servicio como autoridad.

2.2 PLAZO DE EJECUCIÓN DEL CONVENIO:

El plazo del convenio interadministrativo será de diez (10) años. Este término justificado en la duración con la que los permisos para la operación de sistemas de fiscalización electrónica son expedidos, la cual corresponde a cinco (5) años, además de los cinco (5) años de término de cobro y duración de la obligación pecuniaria que el estatuto tributario otorga a la multa de tránsito. El contrato podrá ser extendido en su plazo de ejecución en razón al consenso de voluntades entre las partes a fin de confluir a renovaciones tecnológicas, nuevas solicitudes de permisos de operación de sistemas de fiscalización electrónica derivadas de necesidades futuras para la preservación de la seguridad vial, decisión ejecutiva respecto a la ampliación de cobertura en materia de servicios y/o sectores por parte de la autoridad de tránsito, además de aquellas inherentes al común acuerdo en los términos de ley.

2.3 LUGAR DE EJECUCIÓN:

Las actividades a ejecutar por parte del contratista se desarrollarán en el Municipio de Florencia, Departamento del Caquetá.

3. MODALIDAD DE SELECCIÓN DEL CONTRATISTA Y SU JUSTIFICACIÓN, INCLUYENDO LOS FUNDAMENTOS JURÍDICOS:

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

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

Conforme a lo expresado, los Convenios Interadministrativos al tenor del artículo 95 de la Ley 489 de 1998, son aquellos suscritos entre entidades públicas con el fin de cooperar en el cumplimiento de funciones administrativas o de prestar conjuntamente servicios que se hallen a su cargo. De igual forma los convenios interadministrativos tienen su fundamento en la norma constitucional contenida en el artículo 209 de la Carta Política, que enumera los principios de la función administrativa y prescribe la colaboración armónica que deben prestarse las entidades públicas de todos los órdenes y niveles.

La Corte Constitucional expresó en la Sentencia C–671 de 2015, que «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 compra venta, 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*".

Así mismo, los literales a) y b) del numeral 1° del artículo 2° de la Ley 80 de 1993 define que las entidades de carácter público son *"la Nación, las regiones, los departamentos, las provincias, el distrito capital y los distritos especiales, las áreas metropolitanas, las asociaciones de municipios, los territorios indígenas y los municipios; los establecimientos públicos, las empresas industriales y comerciales del Estado, las sociedades de economía mixta en las que el Estado tenga participación superior al cincuenta por ciento (50%), así como las entidades descentralizadas indirectas y las demás personas jurídicas en las que exista dicha participación pública mayoritaria, cualquiera sea la denominación que ellas adopten".*

Así pues, el artículo 2.2.1.2.1.4.4. del Decreto 1082 del 26 de mayo de 2015, indica lo siguiente:

ARTÍCULO 2.2.1.2.1.4.4. Convenios o contratos interadministrativos. *La modalidad de selección para la contratación entre Entidades Estatales es la contratación directa; y, en consecuencia, le es aplicable lo establecido en el artículo 2.2.1.2.1.4.1 del presente decreto.*

En ese sentido el Municipio de Florencia – Caquetá y DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA CIVIL Y SERVICIOS TECNICOS ESPECIALIZADOS DE GESTION PARA LAS REGIONES-SOCIEDAD DE ECONOMIA MIXTA S.A.S. - DICITEC S.E.M., pretenden celebrar un convenio cuyo objeto consiste en **ASISTENCIA TÉCNICA, TECNOLÓGICA, OPERATIVA Y LOGÍSTICA AL ORGANISMO DE TRÁNSITO MUNICIPAL PARA LA ACTUALIZACIÓN TECNOLÓGICA Y DOTACIONAL NECESARIA PARA EL DESPLIEGUE DE LA SOLUCIÓN OPERACIONAL PARA LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO Y APOYO A LA AUTORIDAD EN MATERIA DE CONTROL, POR MEDIO DE LA DISPOSICIÓN EN FAVOR DEL ORGANISMO DE TRÁNSITO DE PLATAFORMAS DE SERVICIO, HERRAMIENTAS Y DISPOSITIVOS TECNOLÓGICOS, RECURSOS TÉCNICOS, VEHÍCULOS Y BIENES DOTACIONALES, PARA LA MEJORA EN EL EJERCICIO DE SUS COMPETENCIAS EN MATERIA DE ATENCIÓN AL CIUDADANO Y GESTIÓN DEL CONTROL AL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO EN EL MARCO DE LA ACCIÓN AUTÓNOMA DE LA AUTORIDAD DE TRÁNSITO POR PARTE DEL MUNICIPIO DE FLORENCIA (CAQUETÁ) EN SU TERRITORIO.**

El artículo 32 de la Ley 80 de 1993, en armonía con el artículo 40 ibídem23 , permite a las entidades celebrar los "contratos" y "acuerdos" derivados de la "autonomía de la voluntad" para el cumplimiento de los fines estatales, de donde se colige que, además de los "contratos" (en el alcance genuino de acuerdos de voluntades de contenido patrimonial) que pueden celebrar las entidades estatales, también es viable la realización de otros "acuerdos" de voluntades necesarios para el cumplimiento de los fines estatales como serían los "convenios interadministrativos", los cuales no tendrían el alcance de una relación jurídica patrimonial.

De igual forma, es procedente que la entidad recurra a la contratación directa con fundamento en la Ley 1150 de 2007, por medio de la cual, se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras

disposiciones generales sobre la contratación con Recursos Públicos, artículo 2º, numeral 4, modificado por la Ley 1474 de 2011, "Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública, cuyo artículo 92 indica:

> *"c) Contratos interadministrativos, siempre que las obligaciones derivadas del mismo tengan relación directa con el objeto de la entidad ejecutora señalado en la ley o en sus reglamentos".*

Para satisfacer las necesidades descritas, la Secretaría de Transporte y Movilidad ha estimado y valorado acudir a la modalidad de contratación directa a través de la suscripción de un convenio interadministrativo ya que es el acuerdo donde concurre la voluntad de dos o más personas jurídicas de derecho público con la finalidad de cumplir, en el marco de sus objetivos misionales y sus competencias, con los fines del Estado. Es decir, los contratos interadministrativos nominados en la Ley 80 de 1993 están determinados por un criterio orgánico, pues es necesario que los extremos de la relación contractual sean entidades estatales. Toda vez son ejes rectores de la modernización de la Secretaría de Transporte y Movilidad el de fortalecerse institucionalmente y el de ejercer con total autonomía e indelegabilidad la autoridad conferida a ella por la Ley y las regulaciones locales que así lo han determinado, ha considerado atender la necesidad descrita en detalle con la celebración de un convenio interadministrativo con la sociedad de economía mixta de naturaleza jurídica pública "DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA CIVIL Y SERVICIOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE GESTIÓN PARA LAS REGIONES – DICITEC S.E.M", de conformidad con la evolución y seguimiento a los procesos fortalecimiento y apoyo a diferentes autoridades de tránsito por medio de asistencias técnicas, tecnológicas, operativas y logística, con experiencia en Municipios como Fusagasugá (Cundinamarca), Piendamó (Cauca), Soacha (Cundinamarca) y Vijes (Valle del Cauca).

La sociedad de economía mixta de naturaleza jurídica pública "DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA CIVIL Y SERVICIOS TÉCNICOS ESPECIALIZADOS DE GESTIÓN PARA LAS REGIONES – DICITEC S.E.M SAS" es una Sociedad de Economía Mixta de conformidad con lo señalado en el artículo 97 de la Ley 489 de 1998, conforme su carácter de sociedad comercial organizada según la Ley 1258 de 2008, con personería jurídica, autonomía administrativa y capital independiente, que desarrolla actividades de naturaleza industrial o comercial conforme a las reglas de Derecho Privado, integrante de la oferta institucional de la Federación Colombiana de Municipios.

La Sociedad de Economía Mixta DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA CIVIL Y SERVICIOS TECNICOS ESPECIALIZADOS DE GESTION PARA LAS REGIONES-DICITEC SEM es una sociedad mixta de mayoría accionaria estatal por cuenta de la participación de la asociación de municipios MASORA-Municipios Asociados del Oriente Antioqueño en una proporción superior al 50% de su capital accionario, en orden al Art 149 de la Ley 136 de 1994. Además de componer la oferta institucional de la Federación Colombiana de Municipios como consecuencia de la participación dentro de la sociedad como socio institucional en la misma, tiene experiencia en el apoyo operativo a diferentes autoridades de tránsito municipales como Piendamó (Cauca), Fusagasugá (Cundinamarca), Soacha (Cundinamarca), Silvania (Cundinamarca), Calarcá (Quindio), Bordo Patía (Cauca) y Vijes (Valle del Cauca) entre otros municipios, en materia de asistencia técnica a las autoridades de tránsito en relación con ejecución de tareas propias al control de gestión, control en vía por medio de dispositivos tecnológicos, plataformas informáticas para la gestión de procesos registrales y contravencionales, apoyo a la gestión de cobro de multas de tránsito, vigilancia a la gestión de servicios de tránsito al ciudadano y gestión del conocimiento en seguridad vial. La Sociedad de Economía Mixta DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA CIVIL Y SERVICIOS TECNICOS ESPECIALIZADOS DE GESTION PARA LAS REGIONES-DICITEC SEM integra la oferta institucional de la Federación Colombiana de Municipios y esta dotada de personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, cuyo objeto social de conformidad con lo previsto en el artículo tercero de sus estatutos determina: "*ARTÍCULO 3-OBJETO SOCIAL. Con el fin de apoyar el desarrollo social y regional del país, la sociedad promoverá, estructurará y ejecutará toda clase de proyectos y estudios relacionados con la generación de soluciones técnicas, operativas, de apoyo a la gestión y especializadas que dispongan el diseño, implementación, asistencia técnica, uso, supervisión, interventoría y tercerización de servicios que en el ámbito de las tecnologías de la información y las comunicaciones en el marco de la gestión regional de las políticas públicas tendientes a mejorar los niveles de desarrollo territorial y de seguridad vial y ciudadana; así como aquellas que vinculen componentes de*

infraestructura derivada de la aplicación de la ingeniería civil que requieran diseños, estudios, gerenciamiento, gestión, asistencia, estructuración, interventoría e integración de servicios tanto para el sector público como privado. La sociedad podrá proveer bienes públicos y sus servicios relacionados, que involucra la retención y transferencia de riesgos entre las partes y mecanismos de pago, relacionados con la disponibilidad y el nivel de servicio de la infraestructura y/o servicios para la prestación de servicios públicos, servicios tecnológicos y de consultoría, al igual que la operación del servicio público de gestión catastral con enfoque multipropósito, mediante el desarrollo de las actividades técnicas, tecnológicas, administrativas, financieras, legales y operativas que se requieren para ejecutar los procesos de formación, actualización, conservación y difusión de información catastral; el desarrollo de los procedimientos del enfoque catastral multipropósito y, en general aquellas actividades y productos principales o colaterales que se deriven de este servicio. En desarrollo de su objeto la sociedad podrá llevar a cabo estudios, diseños, implementación, puesta en marcha, ejecución, operación y demás actividades relacionadas, bajo cualquier modalidad de contratación, suministrados directamente por la sociedad o a través de terceros. También podrá desarrollar todas aquellas actividades técnicas que puedan considerarse como complementarias o correlativas a su objeto y podrá gestionar la provisión de bienes o servicios públicos prestando apoyo logístico integral a los mismos.".

La Sociedad de Economía Mixta DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA CIVIL Y SERVICIOS TECNICOS ESPECIALIZADOS DE GESTION PARA LAS REGIONES-DICITEC SEM de conformidad con lo señalado en sus estatutos cuenta con el objeto social que le permite ejecutar el convenio interadministrativo a celebrar, igualmente por ser una entidad pública donde la Asociación de Municipios del Oriente Antioqueño MASORA participa con un 50.1%, de su capital social. El ordenamiento jurídico colombiano divide a este tipo de sociedades en tres grupos: 1) las sociedades de economía mixta con una participación estatal inferior al (50%), 2) las sociedades de economía mixta con una participación superior al (50%) pero inferior al (90%) y 3) las sociedades con una participación estatal superior al (90%).

El Código de Comercio establece:

Artículo 461. Son de economía mixta las sociedades comerciales que se constituyen con aportes estatales y de capital privado.

Según lo dispone la Ley 489:

PARÁGRAFO 1. Las sociedades públicas y las sociedades de economía mixta en las que el Estado posea el noventa por ciento (90%) o más de su capital social, se someten al régimen previsto para las empresas industriales y comerciales del Estado.
(L.489/1998, Art 38).

La ley 80 establece que se denominan entidades estatales, "(...) las sociedades de economía mixta en las que el Estado tenga participación superior al cincuenta por ciento (50%)," (L.80/1993, Art 2-1).

Lo anterior en concordancia con lo previsto en el Código de Procedimiento Administrativo y de los Contencioso Administrativo (de ahora en adelante CPACA) el cual dicta:

"PARÁGRAFO. Para los solos efectos de este Código, se entiende por entidad pública todo órgano, organismo o entidad estatal, con independencia de su denominación; las sociedades o empresas en las que el Estado tenga una participación igual o superior al 50% de su capital; y los entes con aportes o participación estatal igual o superior al 50%.". (CPACA Art. 104-P)

Por lo tanto, si una sociedad de economía mixta tiene una participación igual o superior al (50%) será una entidad estatal, de lo contrario no será considerada como una entidad estatal ante el ordenamiento jurídico colombiano.

Respecto de este punto es importante resaltar que el carácter de sociedad de economía mixta no depende del régimen jurídico que aplica a la sociedad, sino de la participación en dicha sociedad de capital público y de capital privado. Por lo tanto, los regímenes jurídicos aplicables a las sociedades de economía mixta pueden ser públicos o privados, con independencia de su carácter de mixta. Así las cosas, una cosa es la naturaleza jurídica de una sociedad y, otro, el régimen jurídico que le aplica.

La jurisprudencia de la Corte Constitucional, la cual ha dicho que es posible que una entidad de naturaleza pública o mixta se regule por las normas de derecho privado, que es potestad del legislador crear y determinar la estructura orgánica y el funcionamiento de entidades administrativas atípicas, sujetas a normas de derecho privado y de derecho público (CConst, C-629/2003, A. Taful Galvis). De igual manera la Corte Constitucional se volvió a pronunciar sobre el tema y sostuvo lo dicho anteriormente encuentra importante fundamento en la preponderante misión que les atañe a las sociedades de economía mixta de atraer el capital privado hacia el desarrollo conjunto de proyectos de interés general y asumir directamente dentro de un ente societario los resultados de la correspondiente gestión con sus beneficios y responsabilidades, elemento que permite encontrar razonable que el legislador determine modulaciones en cuanto al régimen aplicable. (CConst, C-338/2011, G.E Mendoza Martelo).

Por lo tanto, se puede concluir que en la práctica habrá casos en donde el régimen legal aplicable a las sociedades de economía mixta será el del derecho privado, pero habrá otras situaciones, en que se le aplicará el régimen de derecho público. Habiendo establecido lo anterior, a continuación, se expondrán las reglas que ayudaran a establecer cuál será el Régimen aplicable a las sociedades de economía mixta, dependiendo si tienen un porcentaje igual o superior al 50% de participación estatal o inferior a este, y dependiendo de la materia jurídica que se esté tratando.

El Código de Comercio establece:

Artículo 461. Son de economía mixta las sociedades comerciales que se constituyen con aportes estatales y de capital privado.

El parágrafo primero del artículo 38 de la Ley 489 estatuye que las sociedades de economía mixta en las que el Estado posea una participación igual o superior al 90% del capital se sujetarán al régimen previsto para las empresas industriales y comerciales del Estado. En similar sentido el parágrafo del artículo 97 se refiere al régimen "de las actividades y de los servidores" de estas entidades.

El Régimen contractual. En lo que concierne a la contratación es necesario recordar que el artículo 2º de la Ley 80 de 1993 incluyó en la definición de "entidades estatales", que están sometidas a las normas de dicho estatuto, a las sociedades de economía mixta "en las que el Estado tenga participación superior al cincuenta por ciento (50%)", disposición que fue declarada exequible por la Corte Constitucional en la sentencia C-629 de 2003.

El artículo 14 de la Ley 1150 de 2007, modificado por el 93 de la Ley 1474 de 2011, dispuso que "...las Sociedades de Economía Mixta en las que el Estado tenga participación superior al cincuenta por ciento (50%), sus filiales y las Sociedades entre Entidades Públicas con participación mayoritaria del Estado superior al cincuenta por ciento (50%), estarán sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, con excepción de aquellas que desarrollen actividades comerciales en competencia con el sector privado y/o público, nacional o internacional o en mercados regulados, caso en el cual se regirán por las disposiciones legales y reglamentarias aplicables a sus actividades económicas y comerciales, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 13 de la presente ley". El citado artículo 13 preceptúa que las entidades del Estado que cuenten con un régimen contractual distinto al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, deberán aplicar, en todo caso, los principios de la función administrativa y de la gestión fiscal consagrados en los artículos 209 y 267 de la Constitución, según el caso, y estarán sometidas al régimen de inhabilidades e incompatibilidades previsto legalmente para la contratación estatal.

Las sociedades de economía mixta son creadas para realizar actividades industriales o comerciales, generalmente en competencia con el sector privado.

Las sociedades de economía mixta juegan un papel muy importante en el país, con estas empresas se busca llegar a cumplir con los objetivos planteados en los planes de desarrollo en los territorios ya sea a nivel nacional, departamental o municipal, supliendo las necesidades de servicios en las comunidades, o con el fin de financiar alguna iniciativa del gobierno. La sociedad del estado con los privados ha sido una práctica de todos los tiempos, ya que es una de las formas que ha tenido el estado para hacer presencia en todo el territorio y una forma de los privados para sacar sus iniciativas adelante, más aún cuando son de gran envergadura.

El fin de las sociedades de economía mixta en Colombia es buscar el desarrollo económico del país, y a su vez, y más importante, es dar respuesta a alguna de las necesidades que se presentan, ya sea en prestación de servicios o en busca de financiamiento, por esto la sociedad de economía mixta se da por iniciativa del estado.

Las sociedades de economía mixta reúnen todos los requisitos de tales: una alianza de dos fuerzas económicas, fusión de fines y unificación de actividad práctica; todo ello se alcanza básicamente en la relación jurídica de sociedad.

La Corte Constitucional expresó en la Sentencia C-671 de 2015 que «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: 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 compra venta, 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 ese sentido, los contratos interadministrativos se caracterizan por los sujetos que intervienen y por la modalidad de selección que la ley permite aplicar para su celebración, pues comporta un grado de excepcionalidad frente a las demás tipologías contractuales, donde los sujetos no están restringidos a una cualificación particular y aplican otras modalidades de selección. El Estatuto de Contratación Pública establece la contratación directa como la modalidad de selección aplicable, por regla general, a la celebración de los contratos interadministrativos. Adicionalmente la contratación directa es restrictiva, porque solo aplica a causales taxativamente señaladas en la ley y son una excepción a la libre concurrencia propia de los procesos de selección de oferente, es decir que no se hace necesario recibo de varias ofertas, sino que la entidad señala directamente a quien invita a ofertar exclusivamente.

En este sentido se contratará con la Sociedad de Economía Mixta DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA CIVIL Y SERVICIOS TECNICOS ESPECIALIZADOS DE GESTION PARA LAS REGIONES-DICITEC SEM, según lo dispuesto por el literal c) del numeral 4 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007. Lo anterior, debido a que se trata de una entidad estatal en los

términos del literal (a) del numeral 1 del artículo 2 de la Ley 80 de 1993 y, además, como se precisará posteriormente, la provisión de los servicios que requiere la entidad, tiene relación directa con su objeto social y en igual sentido cuenta con la capacidad técnica, financiera y administrativa para la ejecución del objeto contractual. la Sociedad de Economía Mixta DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA CIVIL Y SERVICIOS TECNICOS ESPECIALIZADOS DE GESTION PARA LAS REGIONES-DICITEC SEM cuenta con un régimen especial, establecido en la Ley 1341 de 2009, encaminado a la organización de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, TIC, definiendo su alcance legal en su artículo 55, determinando que los actos y los contratos, incluidos los relativos a su régimen laboral y las operaciones de crédito de los proveedores de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, cualquiera que sea su naturaleza, sin importar la composición de su capital, se regirán por las normas del derecho privado.

Así mismo, la Secretaría de Transporte y Movilidad considera que las ventajas que genera la celebración directa de un convenio interadministrativo, en cumplimiento de los principios de eficiencia, eficacia y economía administrativa, le permite de manera expedita contar con la asistencia técnica, tecnológica, operativa y logística al organismo de tránsito municipal, para la actualización técnica y operación de los procesos registrales, contravencionales, de apoyo tecnológico al control y de servicios al ciudadano por medio de la disposición en favor del organismo de tránsito de plataformas de servicio, herramientas y dispositivos tecnológicos, recursos técnicos y bienes dotacionales, para la mejora en el ejercicio de sus competencias en materia de prestación de los servicios de tránsito y gestión del control al cumplimiento de las normas de tránsito en el marco de la acción autónoma de la autoridad de tránsito por parte del Municipio de Florencia (Caquetá) en su territorio.

4. VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO Y LA JUSTIFICACIÓN DEL MISMO:

4.1. Análisis del Mercado, Oferta y demanda:

A. Análisis del Mercado

El artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015 establece el deber de las Entidades Estatales de analizar el sector, es decir, el mercado relativo al objeto del Proceso de Contratación, desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de análisis de Riesgo.

Mediante las compras públicas, las Entidades Estatales adquieren los bienes y servicios que requieren para cumplir con sus objetivos misionales y materializar las políticas públicas.

ENTIDAD CONTRATANTE	CONTRATISTA	OBJETO	NÚMERO	DURACIÓN	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN CONTRATISTA
Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín	UNE EPM Telecomunicaciones	UNE EPM Telecomunicaciones se obliga a favor del MUNICIPIO a prestar el apoyo técnico y tecnológico aportando la infraestructura tecnológica necesaria, el servicio para su modernización y optimización de la	5600000003 de 2006	20 AÑOS.	38,5%

		gestión de los servicios administrativos de la Secretaría de Transportes y Tránsito de Medellín a través de una solución integral de tecnología. Información, comunicaciones y operación de TIC's en las condiciones señaladas en EL CONVENIO y sus anexos.			
Municipio de Manizales	INFOTIC S.A.	INFOMANIZALES se obliga a favor del MUNICIPIO DE MANIZALES a realizar el apoyo técnico y tecnológico, aportando la infraestructura tecnológica necesaria, el servicio para la modernización y optimización de la gestión de los servicios administrativos de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Manizales a través de una solución integral de tecnología, información, comunicaciones y operación TIC´s.	070517385 de 2007	15 AÑOS.	70%
Municipio de Fusagasugá	DICITEC S.E.M SAS	Asistencia técnica y tecnológica para la implementación conjunta de una plataforma operativa y tecnológica a	2020-05-85	5 AÑOS.	Cobro coactivo: 30% Contravencional: 20% Trámites: 58%

		disposición de la Secretaría de Movilidad Municipal de Fusagasugá que le permita orientar la prestación de los servicios al ciudadano hacia el derrotero de la sostenibilidad financiera y rentabilización de la gestión adminsitrativa, complementando la gestión del organismo de movilidad con herramientas tecnológicas de la información como soluciones cloud, gobierno en línea y gestión electrónica del documento.			

Valor estimado del convenio:

El valor del presente contrato es indeterminado pero determinable en el tiempo de ejecución, para efectos legales y fiscales se fijará un valor estimado en la suma de TRES MIL SEISCIENTOS CUARENTA Y UN MILLONES CUATROCIENTOS SETENTA MIL OCHENTA PESOS ($3.641.470.080), correspondientes al monto de los compromisos presupuestales que tendrá que asumir DICITEC SEM para la implementación de las fases indicadas en el alcance del objeto del presente convenio interadministrativo.

ESQUEMA DE RETRIBUCIÓN:

FUENTES: Con el fin de retribuir los costos y gastos derivados por la asistencia técnica, tecnológica, operativa y logística objeto del presente convenio interadministrativo, DICITEC SEM percibirá diferencialmente una participación de los recursos disponibles para el Municipio derivados de la siguientes fuentes: **a**) El recaudo obtenido del pago de los infractores y deudores por causa de la imposición manual, electrónica y con el apoyo de medios tecnológicos de comparendos, multas y sanciones de tránsito en todos los estados del proceso contravencional, incluido el cobro coactivo, intereses moratorios y costas de cobro. **b**) El pago por parte de los usuarios de servicios registrales de tránsito ante el Registro Municipal Automotor y Registro Municipal de Conductores, en lo correspondiente a los derechos municipales y tasas y/o tarifas por sistematización o cualquier otra asociada de manera directa a la gestión de trámites de tránsito. El valor de las especies venales que se cobren a los usuarios en los trámites que sea utilizado uno de estos insumos y/o consumibles a partir de la entrada en ejecución de este alcance. El valor que de cada trámite de tránsito corresponda de manera directa al Ministerio de Transporte y/o RUNT no estará incluido en la base de liquidación de esta fuente de remuneración. **c**) El pago por parte de los usuarios por concepto de servicio de grúa para el traslado de vehículos derivados de la inmovilización que sobre ellos haga la autoridad. **d**) El pago

por parte de los usuarios por concepto de parqueadero derivado de la inmovilización de vehículos por parte de la autoridad a consecuencia de la imposición de comparendos por infracciones al código de tránsito que así lo demanden.

PARTICIPACIONES:

FUENTE DE RETRIBUCIÓN	PARTICIPACIÓN DICITEC	MUNICIPIO
a) El recaudo obtenido del pago de los infractores y deudores por causa de la imposición manual, electrónica y con el apoyo de medios tecnológicos de comparendos, multas y sanciones de tránsito en todos los estados del proceso contravencional, incluido el cobro coactivo, intereses moratorios y costas de cobro.	65%	35%
b) El pago por parte de los usuarios de servicios registrales de tránsito ante el Registro Municipal Automotor y Registro Municipal de Conductores, en lo correspondiente a los derechos municipales y tasas y/o tarifas por sistematización o cualquier otra asociada de manera directa a la gestión de trámites de tránsito y valor de las especies venales que se cobren a los usuarios en los trámites que sea utilizado uno de estos insumos y/o consumibles. El valor que de cada trámite de tránsito corresponda de manera directa al Ministerio de Transporte y/o RUNT no estará incluido en la base de liquidación de esta fuente de remuneración.	65%	35%
c) El pago por parte de los usuarios por concepto de servicio de grúa para el traslado de vehículos derivados de la inmovilización que sobre ellos haga la autoridad	70%	30%
d) El pago por parte de los usuarios por concepto de parqueadero derivado de la inmovilización de vehículos por parte de la autoridad a consecuencia de la imposición de comparendos por infracciones al código de tránsito que así lo demanden.	70%	30%

MECANISMOS DE RECAUDO Y DISTRIBUCIÓN: A efecto de garantizar la transparencia, seguridad y oportunidad en la dispersión de los recursos con los cuales se retribuirá el presente convenio interadministrativo, en cada periodo mensual, una vez liquidados por medio de la respectiva acta de supervisión, serán transferidos por instrucción de EL MUNICIPIO de manera directa a DICITEC SEM por parte del SIMIT los recursos correspondientes a la fuente descrita en literal a), es decir los recursos provenientes del pago de comparendos, multas y sanciones derivadas de las infracciones de tránsito. De otro lado, para el recaudo y dispersión de los recursos derivados de las fuentes descritas en los literales b) Trámites de Tránsito, c) Servicio de Grúa y d) Parqueadero en patios, DICITEC SEM deberá abrir y asumir los costos de un encargo fiduciario de recaudo, administración y pagos, en el cual EL MUNICIPIO sea vinculado como beneficiario en orden a que desde dicho encargo fiduciario sean transferidos los recursos correspondientes a su participación de conformidad al convenio interadministrativo sin que DICITEC SEM pueda tener sobre ellos ningún tipo de administración directa.

EJECUCION DE LA DISTRIBUCION: Sin perjuicio de la ejecución del objeto del convenio interadministrativo una vez firmado y publicado en la plataforma SECOP y suscrita el acta de inicio correspondiente, serán adoptados los instrumentos, mecanismos y decisiones administrativas que instrumenten las participaciones y mecanismos de recaudo y distribución descritos. Para todos los efectos, las distintas fuentes de remuneración tendrán como hito de inicio para su liquidación, contabilización y dispersión entre las partes así:

FUENTE DE RETRIBUCIÓN	HITO DE INICIO PARA LIQUIDACIÓN Y DISPERSIÓN DE LA PARTICIPACIÓN EN FAVOR DE DICITEC SEM
a) El recaudo obtenido del pago de los infractores y deudores por causa de la imposición manual, electrónica y con el apoyo de medios tecnológicos de comparendos, multas y sanciones de tránsito en todos los estados del proceso contravencional, incluido el cobro coactivo, intereses moratorios y costas de cobro.	1-) 50% de la participación de DICITEC en el ingreso de la fuente a) desde la finalización de las actividades I-3, I-4 y I-7. 2-) 50% restante de la participación de DICITEC en el ingreso de la fuente a) una vez se finalicen las actividades I-1 y I-2, dejando en adelante al 100% la liquidación, contabilización y dispersión de la participación en favor de DICITEC.
b) El pago por parte de los usuarios de servicios registrales de tránsito ante el Registro Municipal Automotor y Registro Municipal de Conductores, en lo correspondiente a los derechos municipales y tasas y/o tarifas por sistematización o cualquier otra asociada de manera directa a la gestión de trámites de tránsito y valor de las especies venales que se cobren a los usuarios en los trámites que sea utilizado uno de estos insumos y/o consumibles. El valor que de cada trámite de tránsito corresponda de manera directa al Ministerio de Transporte y/o RUNT no estará incluido en la base de liquidación de esta fuente de remuneración.	1-) 50% de la participación de DICITEC en el ingreso de la fuente a) desde la finalización de las actividades I-3, I-4 y I-7. 2-) 50% restante de la participación de DICITEC en el ingreso de la fuente a) una vez se finalicen las actividades I-1 y I-2, dejando en adelante al 100% la liquidación, contabilización y dispersión de la participación en favor de DICITEC.
c) El pago por parte de los usuarios por concepto de servicio de grúa para el traslado de vehículos derivados de la inmovilización que sobre ellos haga la autoridad	1-) 100% de la participación de DICITEC en el ingreso de la fuente c) a la finalización de la actividad III-1 en su componente de disposición de los vehículos.
d) El pago por parte de los usuarios por concepto de parqueadero derivado de la inmovilización de vehículos por parte de la autoridad a consecuencia de la imposición de comparendos por infracciones al código de tránsito que así lo demanden.	1-) 50% de la participación de DICITEC en el ingreso de la fuente d) desde la finalización de las actividades: I-3, I-4 y I-7 2-) 50% restante de la participación de DICITEC en el ingreso de la fuente d) a la finalización de la actividad III-1 en su componente de operación de patios, dejando en adelante al 100% la liquidación, contabilización y dispersión de la participación en favor de DICITEC.

ESQUEMA PRESUPUESTAL: EL MUNICIPIO no deberá apropiar recurso alguno de su presupuesto ni realizar imputación presupuestal de ninguna clase para la retribución de las actividades propias a la ejecución de este convenio interadministrativo en tanto este remunera a DICITEC SEM con una participación de los recursos indicados en la cláusula séptima, los cuales provienen de manera directa de los usuarios, en primera instancia de servicios de tránsito y de los infractores a las normas de tránsito en orden a lo permitido por el código nacional de tránsito en el inciso segundo del artículo 7 y artículo 160 de la ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, y en segunda por los usuarios de los servicios reconocidos como grúas y patios. Por lo indicado, EL MUNICIPIO no deberá expedir certificado de disponibilidad presupuestal ni tramitar vigencias futuras de ninguna clase pues el esquema de remuneración del presente convenio interadministrativo no requiere situación

de fondos ni apropiación alguna de presupuesto para pago de servicios recibidos por cuenta de la ejecución del objeto contractual.

Durante toda la ejecución de este contrato, EL MUNICIPIO solo incorporará a su presupuesto los montos correspondientes a los ingresos correspondientes a su participación en cada una de las fuentes indicadas como a), b), c) y d).

Sí en algún periodo durante la ejecución del contrato EL MUNICIPIO obrara como recaudador de las fuentes inscritas en el esquema de retribución del presente contrato, deberá contabilizar los recursos correspondientes a la participación de DICITEC SEM en las fuentes indicadas en la cláusula séptima como recaudo en favor de terceros sin llevarlos a incorporación al presupuesto municipal para que los mismos sean transferidos por acto administrativo en favor de DICITEC SEM.

SOSTENIBILIDAD FINANCIERA: En virtud del cronograma de hitos para inicio de liquidación y distribución de las fuentes de recursos, DICITEC dispondrá a partir de la suscripción del acta de inicio y hasta finalizar la vigencia 2024 bienes y servicios por un valor estimado de dos mil seiscientos millones de pesos ($2.600.000.000). Igualmente, de conformidad con el mismo cronograma, la distribución de ingresos planteada en el esquema de retribución tendría comienzo en el primer trimestre de 2025, sin embargo, la reducción en los gastos de operación de la Secretaría de Transporte y Movilidad por cuenta de los gastos que asume DICITEC serán significativos y efectivos desde el 1 de enero de 2025.

Así las cosas, sobre una base estimada de ciento noventa y cinco millones de pesos ($195.000.000) gastos operacionales mensuales de la Secretaría de Transporte y Movilidad en la actualidad, los gastos y costos que DICITEC asumirá de aquella carga indicada que hoy tiene la Secretaría de Transporte y Movilidad representará una disminución del 40% el gasto operacional representado en el pago de los servicios de conectividad, recursos humanos en una estimación de al menos veinticinco (25) personas involucradas en las actividades que están incluidas en la asistencia técnica, tecnológica, logística y operativa, las cuales no tendrán que ser asumidas por los recursos de la Secretaría de Transporte y Movilidad. Es importante tener presente de que los veinticinco empleos que se indican, más del 50% son nuevos empleos generados por la dinámica de la ejecución del convenio interadministrativo.

A partir de 2025 con la reducción del gasto operacional del 40% para la Secretaría de Transporte y Movilidad, se liberan importantes recursos para la ejecución misional de la Secretaría de Transporte y Movilidad, los cuales pueden estimarse por encima de los mil millones de pesos ($1.000.000.000) en toda la vigencia anual. Además, a consecuencia de la implementación de la asistencia técnica, tecnológica, operativa y logística en el marco del convenio interadministrativo a celebrarse, en particular sobre el apoyo a la depuración y gestión de cobro de cartera, a partir del segundo semestre de 2025, la Secretaría de Transporte y Movilidad podrá contar con recursos frescos de esta fuente estimados por encima de los quinientos millones de pesos ($500.000.000), gracias al apoyo que recibe por parte de DICITEC. Lo anterior significa que al cierre de la vigencia 2025, la Secretaría podrá contar con al menos mil quinientos millones de pesos ($1.500.000.000) frescos para la ejecución de sus objetivos misionales, además de haber recibido los beneficios tecnológicos, dotacionales y de recursos humanos que son objeto del convenio interadministrativo en función a sus fases de ejecución.

Para la vigencia 2026, el aumento de recursos disponibles para la Secretaría de Transporte y Movilidad a consecuencia de las actividades adelantadas por DICITEC en la ejecución del convenio interadministrativo, deberán crecer al menos en un 20% producto en primer lugar del incremento en la demanda de trámites registrales derivada de la agilidad y eficiencia con que el organismo de tránsito atenderá al público siendo mucho más atractivo hacer trámites en Florencia que en otros organismos de tránsito de la región, y en segundo lugar de la mayor concurrencia al pago por parte de infractores y deudores de multas y sanciones de tránsito sobre la cartera que gracias a la sistemática gestión de apoyo al cobro tiene el interadministrativo en favor de la Secretaría de Transporte y Movilidad. Con lo anterior es entonces una previsión financiera bien ponderada que para la anualidad 2026, los recursos a disposición del municipio por cuenta de la ejecución del convenio interadministrativo superen los mil ochocientos millones de pesos ($1.800.000.000)[ii]

Para las vigencias a partir del segundo semestre de 2027 y hasta 2034, el incremento en los recursos nuevos para la ejecución de programas y proyectos misionales para la seguridad vial se estiman por encima de los cuatro mil millones de pesos ($4.000.000.000) por cada vigencia[iii], en virtud a la gestión de la autoridad de tránsito con el apoyo de medios tecnológicos automáticos y semiautomáticos y el correspondiente ejercicio de apoyo a la gestión de cobro de multas y sanciones en el marco del convenio interadministrativo.

Por lo indicado, atendiendo a la reducción de gastos operacionales para la Secretaría de Transporte y Movilidad que tiene lugar por la ejecución del convenio interadministrativo que este estudio soporta, al igual que por los incrementos en el ingreso de recursos a disposición del organismo de tránsito por causa de la implementación del esquema técnico, tecnológico, operativo y logístico propio a la asistencia que recibirá el municipio de Florencia, se considera sostenible y conveniente el esquema de retribución previsto.

5. CRITERIOS PARA LA SUSCRIPCION DEL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO:

A efecto de la suscripción del convenio interadministrativo DICITEC SEM acreditó que su objeto tiene relación directa con las obligaciones derivadas del convenio a celebrar, de acuerdo con lo previsto en la ley o en sus reglamentos, teniendo una duración para todo el tiempo de ejecución del convenio y un (1) año más, sin perjuicio de las modificaciones y/o ampliaciones al convenio. Igualmente ha manifestado no estar incurso en ninguna de las causales de inhabilidad, prohibición o incompatibilidad previstas en la Constitución Política y en las leyes de Colombia, en especial las previstas en la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007 y en la Ley 1474 de 2011, ni en alguna causa de disolución o liquidación.

5.1. EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL:

Deben presentar los siguientes documentos para acreditar su existencia:

Acto de creación de la entidad estatal. Este puede ser ley, decreto, ordenanza, acuerdo o certificado de existencia y representación legal o documento equivalente que permita conocer la naturaleza jurídica, funciones, órganos de dirección, régimen jurídico de contratación de la entidad estatal (Fecha de expedición del certificado no mayor a treinta (30) días calendario)

NOTA: En el evento de personas jurídicas no obligadas a aportar el certificado de existencia y representación legal, deberán aportar un documento equivalente que acredite su existencia, junto con los documentos que demuestren la capacidad del representante legal de la entidad o sociedad a contratar, en el cual se verificará:

- Fecha de expedición del documento equivalente que acredite su existencia.
- Que el objeto incluya las actividades principales objeto del presente proceso.
- La duración deberá ser por lo menos igual al plazo estimado del contrato y un (1) año más.
- Si el representante legal tiene restricciones para contraer obligaciones en nombre de la misma, deberá acreditar autorización suficiente del órgano competente social respectivo para contraer obligaciones en nombre de la sociedad o entidad.
- La ausencia definitiva de autorización suficiente o el no aporte de dicho documento una vez solicitado por la entidad, determinará la falta de capacidad jurídica para presentar la oferta, y por tanto su rechazo.
- El nombramiento del revisor fiscal en caso de que exista.

5.2. CÉDULA DEL REPRESENTANTE LEGAL.

Persona natural de nacionalidad colombiana:

- cédula de ciudadanía.

Persona natural extranjera con residencia en Colombia:

- cédula de extranjería vigente expedida por la autoridad competente.

Persona natural extranjera sin domicilio en Colombia:

- pasaporte.

5.3. RUT.

Registro Único Tributario

5.4. CERTIFICACIÓN DE PAGOS DE SEGURIDAD SOCIAL Y APORTES LEGALES

La persona jurídica debe presentar una certificación, expedida por el Revisor Fiscal, de acuerdo con los requerimientos de ley o por el Representante Legal, bajo la gravedad del juramento, cuando no se requiera Revisor Fiscal, en el que conste el pago de los aportes de sus empleados a los sistemas de salud, riesgos profesionales, pensiones y aportes a las Cajas de Compensación Familiar, al Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, al Servicio Nacional de Aprendizaje y al Fondo Nacional de Formación Profesional para la Industria de Construcción, cuando a ello haya lugar.

Dicho documento debe certificar que ha realizado el pago de los aportes correspondientes a la nómina de los últimos seis (6) meses, contados a partir de la citada fecha, en los cuales se haya causado la obligación de efectuar dichos pagos. En el evento en que la sociedad no tenga más de seis (6) meses de constituida, deberá acreditar los pagos a partir de la fecha de su constitución.

Las Entidades no podrán exigir las planillas de pago. Bastará el certificado suscrito por el Revisor Fiscal, en los casos requeridos por la Ley, o por el Representante Legal que así lo acredite.

Cuando la persona jurídica está exonerada en los términos previstos en el artículo 65 de la Ley 1819 de 2016 debe indicarlo en el certificado de pagos de seguridad social y aportes legales.

5.5. CERTIFICADO DE ANTECEDENTES FISCALES DE LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA

De conformidad con lo consagrado en el artículo 60 Ley 610 de 2000, ninguna persona podrá estar registrado en el Boletín de responsables Fiscales de la Contraloría General de la República.

Lo anterior podrá se allegado o en su defecto verificado directamente por la entidad.

5.6. CERTIFICADO DE ANTECEDENTES DISCIPLINARIOS DE LA PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN

Ninguna persona podrá presentar antecedentes disciplinarios vigentes que impliquen inhabilidad para contratar con el estado, de conformidad con lo establecido en la Ley 1238 de 2008.

Lo anterior podrá se allegado o en su defecto verificado directamente por la entidad.

5.7. CERTIFICADO DE ANTECEDENTE JUDICIALES.

Ninguna persona podrá presentar antecedentes judiciales vigentes que impliquen inhabilidad para contratar con el estado.

Lo anterior podrá se allegado o en su defecto verificado directamente por el comité evaluador.

5.8. MEDIDAS CORRECTIVAS DEL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Ninguna persona, podrá presentar medidas correctivas que impliquen inhabilidad para contratar con el estado.

Lo anterior podrá se allegado o en su defecto verificado directamente por la entidad.

5.9. REDAM

De conformidad con el artículo 6, numeral 1. La inscripción en el Registro de Deudores Alimentarios Morosos generará inhabilidad para contratar.

5.10. CAPACIDAD FINANCIERA

Estados financieros con corte a 31 de diciembre de 2023, o Certificado de Inscripción en el Registro Único de Proponentes; Los cuales deberán estar positivos.

5.11. ELEMENTOS DE IDONEIDAD DEL CONTRATISTA

Con la celebración de un convenio Interadministrativo con una entidad como la sociedad de economía mixta DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA CIVIL Y SERVICIOS TECNICOS ESPECIALIZADOS DE GESTION PARA LAS REGIONES-DICITEC SEM es evidente que generan múltiples beneficios en términos de economía, eficiencia y constituye un valor agregado que se ve representado en los siguientes beneficios:

EFICIENCIA: La eficiencia es la capacidad de hacer las cosas bien y a tiempo, en este sentido al realizar la vinculación a través de un convenio interadministrativo con DICITEC SEM, se está garantizando la contratación con una entidad que no solo contará con la experiencia sino con la experticia en el manejo de programas y proyectos con componentes técnicos, tecnológicos y operativos en materia de prestación de servicios de tránsito, control de gestión de organismos de apoyo al tránsito, control en vía por medio de dispositivos tecnológicos, administración de plataformas de información para la seguridad vial y gestión del conocimiento en materia de seguridad vial, entre otros, garantizando el cumplimiento del objetivo de los proyectos, que en esencia busca el beneficio colectivo de la comunidad.

Para el convenio interadministrativo a celebrarse, en tanto tiene un importante reto al hacer gestión eficiente sobre el cobro y apoyo al recaudo de la cartera de tránsito que tiene el organismo de tránsito municipal, el mismo no solo tiene como beneficio el evitar que el municipio tenga que efectuar erogaciones de gasto e inversión significativas, sino que obtenga un mayor valor de recaudo por concepto de la cartera de tránsito, el cual ha sido considerado en indicadores superiores al 20% anual.

EFICACIA: La eficacia es la capacidad de lograr el efecto que se desea o se espera, en el caso que nos ocupa al aunar esfuerzos con una entidad pública integrante de la Federación Colombiana de Municipios, entidad gremial nacional abanderada de la seguridad vial como actor de primer orden en el ecosistema nacional por el mandato a ella conferida por el legislador para la conformación, administración y gestión del Sistema Integrado de Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito SIMIT , teniendo en cuenta que esta sociedad pública tiene dentro de sus objetivos el de *apoyar el desarrollo social y regional del país, la sociedad promoverá, estructurará y ejecutará toda clase de proyectos y estudios relacionados con la generación de soluciones técnicas, operativas, de apoyo a la gestión y especializadas que dispongan el diseño, implementación, asistencia técnica, uso, supervisión, interventoría y tercerización de servicios que en el ámbito de las tecnologías de la información y las comunicaciones en el marco de la gestión regional de las políticas públicas tendientes a mejorar los niveles de desarrollo territorial y de seguridad vial y ciudadana.*

ECONOMIA: Teniendo en cuenta que la esencia del convenio interadministrativo está relacionada con aunar esfuerzos, en el caso de los aspectos económicos, se estaría dando mayor valor al proyecto, toda vez que DICITEC SEM realizará todos las erogaciones preoperativas y operativas propias a la ejecución de las Fases que ha diseñado el municipio como SOLUCION TECNICA, TECNOLOGICA, OPERATIVA Y LOGISTICA COMO APOYO A LA GESTION A LA SECRETARIA DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD MUNICIPAL DE FLORENCIA, erogaciones por montos superiores a los tres mil quinientos millones de pesos ($3.500.000.000) para la disposición e implementación de la solución técnica y tecnológica, además de un monto cercano a los tres mil millones de pesos ($3.000.000.000) anuales para mantener la operación de todos los componentes tecnológicos, informáticos, físicos, vehículos y de personal requerido, que para el Municipio significarían cuantiosas partidas que, en virtud de la celebración del contrato no debe acometer, resguardando así sus capacidades económicas para la ejecución de otros planes y programas que beneficien a la comunidad.

Adicionalmente la alcaldía al buscar el aunar esfuerzos con una entidad estatal como es la sociedad de economía mixta DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA CIVIL Y SERVICIOS TECNICOS ESPECIALIZADOS DE GESTION PARA LAS REGIONES-DICITEC, redunda en la consecución de los resultados planteados en los proyectos, y se ve representado en:

1. Constituye un gran valor en términos de fijación de objetivos en materia de modernización tecnológica, actualización técnica, dotación logística y seguridad vial, establecimiento de prioridades para el ejercicio de la autoridad de control en vía, asignación de nuevos recursos derivados de la implementación de la modernización, medición de capacidades e integración de esfuerzos, esto se debe a que más que contar con un operador para el desarrollo de las actividades operativas, con la sociedad de economía mixta DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA CIVIL Y SERVICIOS TECNICOS ESPECIALIZADOS DE GESTION PARA LAS REGIONES-DICITEC SEM se contará con un aliado para el desarrollo de proyectos para la prevención de la fatalidad vial, teniendo en cuenta que la seguridad vial es una transversal de bienestar para toda la comunidad, integrada por los diferentes actores viales en circulación permanente como son los conductores, pasajeros, motociclistas, ciclistas y peatones, contribuyendo a disminuir la inequidad, al ofrecer agilidad e integridad en la realización de sus trámites de tránsito, seguridad para todos los segmentos de la población, principalmente aquellas que sufren las consecuencias de la fatalidad vial en el sector socio económico de sus comunidades generando mayores condiciones de inequidad en el municipio.

2. Con el convenio interadministrativo se busca una mejor capacidad de ejecución de los objetivos del plan de desarrollo en beneficio de la comunidad, en tal sentido la sociedad de economía mixta DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA CIVIL Y SERVICIOS TECNICOS ESPECIALIZADOS DE GESTION PARA LAS REGIONES-DICITEC SEM dada su naturaleza jurídica y la experiencia en el sector que adquieren en el desarrollo de su objeto social, cuentan con mayor experiencia y conocimiento de las necesidades, problemáticas sociales y demás aspectos necesarios y relevantes a la hora de ejecutar proyectos, lo que genera pertinencia en la suscripción del convenio interadministrativo y la mitigación de riesgos al trasladar en esa sociedad la carga económica de la asistencia técnica, tecnológica, operativa y logística ya indicada.

La sociedad de economía mixta DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA CIVIL Y SERVICIOS TECNICOS ESPECIALIZADOS DE GESTION PARA LAS REGIONES-DICITEC SEM tiene experiencia en la vigilancia y seguimiento a la gestión de la operación tercerizada por medio del contrato de concesión 830-2015 del organismo de tránsito del municipio de Soacha (Cundinamarca) por medio del convenio interadministrativo de interventoría 1108 de 2018 por un plazo igual al del contrato de concesión que vigila, lo mismo que experiencia en la gestión de plataformas tecnológicas para la asistencia técnica en la prestación de servicios de tránsito, disposición de elementos tecnológicos para la operación y gestión de cobro en organismos de tránsito como lo son el del municipio de Fusagasugá (Cundinamarca) por medio del convenio interadministrativo No 2020 – 0485, la asistencia técnica, tecnológica, operativa y logística para la implementación conjunta de plataformas de servicio y herramientas tecnológicas para ejercer las obligaciones de la autoridad de tránsito del Municipio de Vijes (Valle del Cauca) por medio del convenio interadministrativo 002-2024 y el del municipio Piendamó (Cauca) por medio de convenio interadministrativo del 29 de mayo de 2015

6. ANÁLISIS DE RIESGO Y LA FORMA DE MITIGARLO:

El numeral 5° del ítem 1.2.3 del Manual Explicativo de los capítulos de contratación pública, de los acuerdos comerciales negociados por Colombia para entidades contratantes, expedido por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y el Departamento Nacional de Planeación y expresa:

"Todos los contratos realizados mediante la modalidad de contratación directa estipuladas en la Ley 1150 de 2007, no son aplicables las obligaciones de los acuerdos internacionales y por lo tanto no se requiere establecer si están o no cubiertos por dichos acuerdos."

En consecuencia, a la presente modalidad de contratación no se aplicarán las normas especiales que rigen la materia de Acuerdos Internacionales y Tratados de Libre Comercio en los cuales se encuentre vinculado el Estado Colombiano.

RIESGOS:

- Riesgos Económicos: son los derivados del comportamiento del mercado, tales como la fluctuación de los precios de los insumos, desabastecimiento y especulación de los mismos, entre otros.
- Riesgos Sociales o Políticos: son los derivados de los cambios de las políticas gubernamentales y de cambios en las condiciones sociales que tengan impacto en la ejecución del contrato.
- Riesgos Operacionales: son los asociados a la operatividad del contrato, tales como la suficiencia del presupuesto oficial, del plazo o los derivados de procesos, procedimientos, parámetros, sistemas de información y tecnológicos, equipos humanos o técnicos inadecuados o insuficientes.

  - ✓ Riesgo derivado de la estimación inadecuada de los costos.
  - ✓ Riesgo derivado del mayor costo por mayor cantidad de personal del inicialmente previsto.
  - ✓ Riesgo derivado del mayor costo por mayor remuneración al personal de la inicialmente prevista.

- Riesgos Financieros: es (i) el riesgo de consecución de financiación o riesgo de liquidez para obtener recursos para cumplir con el objeto del contrato, y (ii) el riesgo de las condiciones financieras establecidas para la obtención de los recursos, tales como plazos, tasas, garantías, contragarantías, y refinanciaciones entre otros.
- Riesgos Regulatorios: derivados de cambios regulatorios o reglamentarios que afecten la ecuación económica del contrato.
- Riesgos de la Naturaleza: son los eventos naturales previsibles en los cuales no hay intervención humana que puedan tener impacto en la ejecución del contrato, por ejemplo, los temblores, inundaciones, lluvias, sequias, entre otros.
- Riesgos Ambientales: son los derivados de las obligaciones legales o reglamentarias de carácter ambiental, así como de las licencias, planes de manejo o de permisos y autorizaciones ambientales, incluyendo tasas retributivas y compensatorias, obligaciones de mitigación, tareas de monitoreo y control, entre otras.
- Riesgos Tecnológicos: son los derivados de fallas en los sistemas de comunicación de voz y de datos, suspensión de servicios públicos, nuevos desarrollos tecnológicos o estándares que deben ser tenidos en cuenta para la ejecución del contrato, obsolescencia tecnológica.

  - ✓ Riesgos derivados de posibles deficiencias en los equipos del interventor que afecten el desarrollo del contrato.
  - ✓ Riesgos derivados del advenimiento de nuevas tecnologías o estándares a ser tenidos en cuenta por el interventor.
  - ✓ Pérdida parcial o total de la información en medio magnético por mal funcionamiento de los equipos.

Para efectos de este proceso se tipifican los siguientes riesgos:

TIPIFICACION, ESTIMACION y ASIGNACION DE RIESGOS

RIESGO	%	ASUMIDO POR
Incumplimiento del contrato	100%	CONTRATISTA
Por fenómenos climáticos previsibles por las entidades ambientales siempre y cuando existan formas de mitigación al alcance del contratista.	100%	CONTRATISTA
Accidentes en transporte o manipulación de elementos.	100%	CONTRATISTA
Incidencia en la ejecución del contrato por sabotaje y vandalismo por falta de medidas de seguridad insuficiencia en las mismas por parte del contratista en el desarrollo del servicio.	100%	MUNICIPIO
Subcontratación y dilución de responsabilidades: formas en que se pueden diluir responsabilidades por subcontratos o requerimientos financieros.	100%	CONTRATISTA
Que el contratista incumpla con el pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones a sus trabajadores que intervienen en la ejecución del contrato.	100%	CONTRATISTA
Que en la ejecución del contrato se presenten accidentes personales que produzcan gastos médicos, incapacidades, rehabilitaciones o muerte.	100%	CONTRATISTA
Motines, huelgas, sabotajes o paros por acciones del contratista o del orden nacional.	100%	MUNICIPIO
Incendio, inundaciones, contaminación por error humano imputable al contratista.	100%	CONTRATISTA
Inseguridad, vandalismo, hurto, apropiación indebida de información, penetración ilegal.	100%	CONTRATISTA
Los efectos económicos derivados de cualquier reclamación en razón a la ejecución del servicio	100%	CONTRATISTA
Los efectos económicos derivados de un análisis insuficiente de los precios unitarios realizados por el contratista, en cuanto equipo, transporte, materiales y mano de obra.	100%	CONTRATISTA
Riesgo financiero, por contar con información suficiente. En atención a su experticia en la consecución y estructuración de los recursos necesarios, se presume que cuenta con un manejo y posibilidad de administración efectiva de los riesgos financieros	100%	CONTRATISTA
Riesgo político y social.	100%	MUNICIPIO

Para efectos de mitigar los riesgos, el Municipio de Florencia a través de su Supervisor realizará un monitoreo constante a los Riesgos del Proceso de Contratación pues las circunstancias cambian rápidamente y los Riesgos no son estáticos.

La matriz y el plan de tratamiento deben ser revisadas constantemente y revisar si es necesario hacer ajustes al plan de tratamiento de acuerdo con las circunstancias. Este monitoreo debe:

(a) Garantizar que los controles son eficaces y eficientes en el diseño y en la operación.
(b) Obtener información adicional para mejorar la valoración del riesgo.
(c) Analizar y aprender lecciones a partir de los eventos, los cambios, las tendencias, los éxitos y los fracasos.
(d) Detectar cambios en el contexto externo e interno que puedan exigir revisión de los tratamientos del riesgo y establecer un orden de prioridades de acciones para el tratamiento del riesgo.
(e) Identificar nuevos riesgos que pueden surgir.

El Interventor o Supervisor designado, efectuará visitas periódicas con el fin de monitorear los riesgos y revisar la efectividad y el desempeño de las herramientas implementadas para su gestión. Para lo cual, debe: Asignar responsables; (ii) fijar fechas de inicio y terminación de las actividades requeridas; (iii) señalar la forma de seguimiento (encuestas, muestreos aleatorios de calidad, u otros); (iv) definir la periodicidad de revisión; y (v) documentar las actividades de monitoreo.

7. GARANTÍAS QUE LA ENTIDAD ESTATAL CONTEMPLA EXIGIR EN EL PROCESO DE CONTRATACIÓN:

De conformidad con el artículo 2.2.1.2.1.4.5 del Decreto 1082 de 2015, a efecto de los contratos interadministrativos no es obligatoria la exigencia 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 decreto no es obligatoria y la justificación para exigirlas o no debe estar en los estudios y documentos previos.

Sin embargo, para efecto de amparar el cumplimiento de las obligaciones, DICITEC SEM expedirá en favor del MUNICIPIO DE FLORENCIA una garantía única de cumplimiento con los siguientes amparos:

Cumplimiento del Contrato por el término del plazo de ejecución y seis meses más, por el 10% del valor fiscal del contrato.
Calidad del Servicio el término del plazo de ejecución y seis meses más, por el 10% del valor fiscal del contrato.
Pago de salarios y prestaciones sociales el término del plazo de ejecución y tres años más, por el 5% del valor fiscal del contrato.

De conformidad con el artículo 2.2.1.2.3.1.3 del Decreto 1082 de 2015, en tanto el plazo del convenio interadministrativo supera los cinco años, las pólizas requeridas podrán expedirse por cada periodo anual de ejecución.

8. INDICACIÓN DE SÍ EL PROCESO DE CONTRATACIÓN ESTÁ COBIJADO POR UN ACUERDO COMERCIAL:

De conformidad con el artículo 2.2.1.1.2.1.1. del Decreto 1082 de 2015 y del Manual para el manejo de los Acuerdos Comerciales en Proceso de Contratación M-MACPC-14, emitido por Colombia Compra Eficiente, los acuerdos comerciales vigentes con las leyes con las cuales se incorporaron en la normativa colombiana se verificó que el presente proceso de contratación no se encuentra cobijado por los mismos, por encontrarse dentro de las causales de exclusión de aplicabilidad o excepciones, en razón que el proceso de contratación directa se encuentra relacionado dentro de las causales de excusión de los acuerdos comerciales.

JAIME EDUARDO BECERRA CORREA
Secretario de Transporte y Movilidad

Proyectó	Yuly Norela Anaya Romero	Cargo	Contratista	Firma	
Revisó:	Mauren Viviana Cadena Melo	Cargo	Asesor G.I.T. Contratación	Firma	

[i] Implementación a partir de la terminación del Convenio de Asociación 20210005
[iiii] Valores constantes pesos de 2024.
[iii] Valores constantes pesos de 2024.