

	INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE ACACIAS		
	ESTUDIO PREVIO	CÓDIGO N/A	
		VERSIÓN 1.0	Página 1 de 84

Acacias, octubre de 2024.

Doctor:

VICTOR ALFONSO CRUZ DAZA

Director

Instituto de Tránsito y Transporte de Acacias

REF. ESTUDIO PREVIO

Adelantados y gestionados todos los requisitos y documentos previos para el **SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE DISPOSITIVOS VIALES PARA EL MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL, EN CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD, EN EL MARCO DE CAMPAÑAS DE FOMENTO Y ESTRATEGIAS DE CULTURA VIAL, LIDERADA DESDE EL INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE ACACIAS - META**, esta dependencia se permite presentar a ustedes el Estudio Previo requerido conforme al artículo 2.2.1.2.1.5.1 del Decreto 1082 de 2015.

1.- DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD

El artículo 2° de la Carta Política señala: "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. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares".

Que atendiendo lo dispuesto en el artículo 3° de la Ley 80 de 1993, los servidores públicos tendrán en consideración que al celebrar contratos y con la ejecución de los mismos, las entidades buscan el cumplimiento de los fines estatales, la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados que colaboran con ellas en la consecución de dichos fines. Los particulares, por su parte, tendrán en cuenta al celebrar y ejecutar contratos con las entidades estatales que colaboran con ellas en el logro de sus fines y cumplen una función social que, como tal, implica obligaciones.

Que le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito. Así mismo, las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Que los principios rectores del código son: seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

El Instituto de Tránsito y Transporte de Acacias, creado mediante Acuerdo No. 022 de 10 de septiembre de 2005, como establecimiento público del orden Municipal, con Personería Jurídica, adscrito al Despacho del Alcalde, debe velar por el cumplimiento del régimen normativo, esto por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público y sus funciones son de carácter regulatorio y sancionatorio mediante acciones que deben ser orientadas

	INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE ACACIAS		
	ESTUDIO PREVIO	CÓDIGO N/A	
		VERSIÓN 1.0	Página 2 de 84

a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías, buscando con ello la ejecución del Programa "Movilidad y Transporte" contenido en el Plan de Desarrollo del Municipio "RECUPEREMOS ACACIAS", para impulsar el sector movilidad y transporte como elemento integrador de la competitividad municipal.

El Instituto de Tránsito y Transporte de Acacias, como autoridad de tránsito, que tiene como objeto la regulación y la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; de igual forma, tienen la facultad de adelantar actuaciones y llevar a cabo procedimientos propios de su objeto, ello de conformidad a lo contemplado en el artículo 24 de la Constitución Política, esto es, que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público, teniendo como objetivo principal cumplir con los principios rectores propios de sus funciones: la seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

Por su parte, el artículo 5 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 3 de la Ley 1383 de 2010, dispone:

"Artículo 5°. Demarcación y señalización vial. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor de 60 días posteriores a la sanción de esta ley, las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial y su aplicación y cumplimiento será responsabilidad de cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte respetará y acogerá los convenios internacionales que se hayan suscrito o se suscriban en relación con la reglamentación de la ubicación, instalación, demarcación y señalización vial.

Parágrafo 2°. La información vial y la señalización urbana, deberá hacerse con material antivandálico, vitrificado, que garantice una vida útil mínima de 10 años y, cuando así se aconseje, material retrorreflectante".

Entonces, corresponde al Ministerio de Transporte, como autoridad suprema de tránsito, definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito. Bajo estos principios, se ha venido reglamentando la señalización vial en el país, adaptándola continuamente a las condiciones de los distintos factores que intervienen en el tránsito.

Se considera importante tener en cuenta algunos apartes de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre, como los siguientes:

"Artículo 115. Reglamentación de las señales. El Ministerio de Transporte diseñará y definirá las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás características que estime conveniente. Estas señales serán de obligatorio cumplimiento para todo el territorio nacional.

Parágrafo 1°. Cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción. Parágrafo 2°. En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta."

Por otro lado, es importante señalar que el Ministerio de Transporte a través de la Resolución No. 20243040045005 de 17-09-2024 "Por medio de la cual se sustituye el Capítulo 1 del Título 8 de la

	INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE ACACIAS		
	ESTUDIO PREVIO	CÓDIGO N/A	
		VERSIÓN 1.0	Página 3 de 84

Resolución Única de Transito 20223040045295 de 2022 y se adopta el Manual de Señalización Vial de Colombia. Dispositivos uniformes en la infraestructura vial, para la regulación del tránsito y la seguridad vial", el cual establece:

CLASIFICACIÓN Estos elementos se clasifican según su función en:

(...)

- **Reductores de velocidad:** son dispositivos usados para controlar físicamente la velocidad de los vehículos.

(...)

5.5. Reductores de velocidad

El exceso de velocidad en las vías del país es un factor que incide directamente en el riesgo, ocurrencia y severidad de siniestros viales; por esto, la implementación de dispositivos que generen una reducción efectiva de la velocidad de los vehículos, especialmente los motorizados, es una medida recomendada para fomentar la seguridad de todos los usuarios viales y establecer la prioridad de los actores vulnerables. Para este fin, se pueden considerar medidas o dispositivos que se clasifican en: • **Reductores tipo resalto:** trapezoidal o pompeyano, parabólico, portátil y tipo cojín. • **Reductores alertadores:** bandas alertadoras (transversales y longitudinales) y, franja de estoperoles.

(...)

5.5.1. Reductores tipo resalto El exceso de velocidad, relacionado con ciertas condiciones de la vía y del entorno, es uno de los principales factores que contribuyen al riesgo, ocurrencia y gravedad de los siniestros viales. Existen diversidad de dispositivos diseñados con el propósito de inducir al conductor a reducir su velocidad de operación. En la presente sección se describen aquellos dispositivos que pueden ser más convenientes para el uso en tramos y puntos críticos de las vías, siempre que se sustente técnicamente su necesidad, a partir de la evidencia que la señalización vertical y horizontal no ha sido suficiente para disminuir la velocidad de operación en la vía.

(...)

El resalto es un dispositivo ideado para gestionar la velocidad de los distintos actores viales de manera efectiva en tramos de la vía (sucesión de resaltos) o sitios puntuales (resaltos aislados); para este fin, y según su diseño, este tipo de dispositivos es capaz de reducir la velocidad promedio hasta a 30 km/h, lo que los hace especialmente aptos para generar velocidades seguras, preferiblemente en vías urbanas y de uso de suelo predominantemente residencial o donde se ubican establecimientos educativos, o en toda vía donde se requiera gestionar y regular la velocidad.

(...)

De manera particular, se puede considerar su uso en los siguientes casos: • En vías urbanas donde se requiere circular a bajas velocidades (velocidades iguales o inferiores a 30km/h) por la presencia permanente de peatones que cruzan la vía. • En vías urbanas donde se identifique la necesidad permanente de cruce peatonal, generada por usos de suelo urbanos y actividades socioeconómicas. • En vías que presentan alta siniestralidad vial, con víctima fatal y no fatal. • En vías con sección transversal igual o menor de dos carriles con cruces peatonales regulados a nivel. • En vías con adecuada visibilidad, sin limitaciones de curvas horizontales o verticales que requiera una disminución permanente de velocidad. En vías que cuenten con elementos físicos y velocidades de operación consistentes con la velocidad que se busca disminuir con la instalación del dispositivo. • En vías que cuenten con estaciones de peaje, previa reducción de velocidad. • **Resalto tipo portátil:** En la llegada a puestos de control o en cercanía de eventos programables o no programables, acompañados con la señalización requerida.

	INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE ACACIAS	
	CÓDIGO N/A	
	ESTUDIO PREVIO	VERSIÓN 1.0 <div>Página 4 de 84</div>

Por otro lado, su uso será restringido en los siguientes casos: • En vías urbanas donde circulen los sistemas integrados, estratégicos y masivos de transporte, en la modalidad de transporte colectivo de pasajeros. • En vías con pendientes longitudinales que generen cambios intempestivos de velocidad. • En vías con restricción de visibilidad especialmente por la presencia de curvas horizontales o verticales.

(...)

La autoridad de tránsito o entidad responsable de la infraestructura vial debe ser quien autorice la construcción, teniendo en cuenta el tipo de dispositivo más conveniente con respecto a la zona y uso del suelo, a fin de evitar el deterioro de la calidad de vida de los usuarios y habitantes. Así mismo, dicha entidad debe garantizar y verificar que se haya instalado la señalización vertical y horizontal complementaria, reglamentada en este Manual, antes de dar al servicio el resalto.

(...)

Todo resalto permanente requiere de las señales SP-25 PROXIMIDAD A RESALTO y SP-25A UBICACIÓN DE RESALTO, o SP-25 B PROXIMIDAD A REDUCTOR TRAPEZOIDAL/POMPEYANO y SP-25 C UBICACIÓN DE REDUCTOR TRAPEZOIDAL/POMPEYANO, instaladas en el borde externo de la calzada, por cada sentido de circulación que llega al resalto.

En todos los casos es necesario generar una demarcación de línea continua para indicar la prohibición de adelantamiento en ese sector; como complemento, se podrá instalar la señal reglamentaria SR-26 PROHIBIDO ADELANTAR, así como señales SR-30 VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA, que indiquen la reducción gradual de la velocidad antes del dispositivo. Las indicaciones anteriores se deben implementar conforme a lo dispuesto en el Capítulo 2. Señales Verticales y Capítulo 3. Demarcaciones del presente Manual.

(...)

Los reductores de velocidad tipo resalto comúnmente utilizados se clasifican, según su geometría, en los siguientes tipos: • Resalto trapezoidal o pompeyano. • Resalto parabólico o circular. • Resalto portátil. • Resalto tipo cojín.

Teniendo en cuenta la normatividad citada, es importante señalar que en virtud de la Ley 769 de 2002, el Ministerio de Transporte diseñará y definirá las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás características que estime conveniente. Estas señales serán de obligatorio cumplimiento para todo el territorio nacional.

En virtud de lo anterior, a través del Manual de Señalización Vial, adoptado por la Resolución No. 20243040045005 de 17-09-2024 "Por medio de la cual se sustituye el Capítulo 1 del Título 8 de la Resolución Única de Tránsito 20223040045295 de 2022 y se adopta el Manual de Señalización Vial de Colombia. Dispositivos uniformes en la infraestructura vial, para la regulación del tránsito y la seguridad vial" expedida por el Ministerio de Transporte frente al tema que nos ocupa, precisó que los resaltos en las vías se utilizan como reductores de seguridad y definió que los más utilizados son resalto trapezoidal o pompeyano, parabólico o circular, portátil y tipo cojín, citados en precedencia, así mismo señalando las dimensiones, distancias, formas y función de los citados resaltos.

De otro lado, de conformidad con el párrafo 1° del artículo 115 de la Ley 769 de 2002 cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción.

	INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE ACACIAS	
	ESTUDIO PREVIO	CÓDIGO N/A <div> <div>VERSIÓN</div> <div>1.0</div> </div> <div> <div>Página 5 de</div> <div>84</div> </div>

Los dispositivos reductores de velocidad tipo resalto, entre otros dispositivos, son elementos que tienen el propósito de inducir a los conductores de los vehículos automotores a reducir la velocidad de operación en un determinado tramo vial, siendo dispositivos que hacen parte de esquemas de pacificación del tránsito que propenden por la protección de los actores viales más vulnerables que utilizan la red vial de la ciudad de Acacias, y de esta manera se enfocan a contribuir con las políticas de seguridad vial del Instituto.

Tal y como lo indica el Manual de Señalización Vial, *"...Estos dispositivos han sido utilizados exitosamente en accesos a intersecciones con altas tasas de siniestros, en cruces donde es necesario proteger el flujo peatonal y en diversos tipos de vía donde es necesario disminuir las velocidades de circulación vehicular.*

Se usan en situaciones como las siguientes:

- En zonas urbanas en donde se requiere transitar a bajas velocidades por la presencia permanente de peatones que cruzan la vía
- En zonas escolares ubicadas en áreas urbanas
- En la llegada a estaciones de peaje, previa reducción de velocidad a menos de 50 km/h
- En la llegada a puestos de control
- En algunas zonas residenciales en donde se requiera disminuir la velocidad de los vehículos por antecedentes de siniestralidad."

La señalización horizontal, corresponde a la aplicación de marcas viales, conformadas por líneas, flechas, símbolos y letras que se pintan sobre el pavimento, bordillos o sardineles y estructuras de las vías de circulación o adyacentes a ellas, así como los objetos que se colocan sobre la superficie de rodadura, con el fin de regular, canalizar el tránsito o indicar la presencia de obstáculos.

Las señales se caracterizan por estar pintadas en el suelo y tienen la misión de orientar, organizar y regular el tránsito: Flechas, delimitaciones viales, ceda el paso, etc. En algunos casos, son usadas para complementar las órdenes o advertencias de otros dispositivos, tales como las señales verticales y semáforos; en otros, transmiten instrucciones que no pueden ser presentadas mediante el uso de ningún otro dispositivo, siendo un modo muy efectivo de hacerlas legibles para los usuarios.

Las marcas viales o demarcaciones deben ser reflectivas, o estar debidamente iluminadas a excepción del paso peatonal tipo cebra.

Usualmente se realizan con pinturas en frío o en caliente. Sin embargo, puede utilizarse otro tipo de material, siempre que cumpla con las especificaciones de color y visibilidad exigidas por la normatividad colombiana.

La señalización vertical se caracteriza por estar instaladas de pie. Están compuestas por la señalización preventiva, reglamentaria, transitoria e informativa. Tienen la tarea de informar, restringir o prevenir diferentes situaciones a los usuarios que transitan por vías públicas con el fin de garantizar su seguridad y en general, el orden del tránsito por vías locales y nacionales. Desde la invención del vehículo automotor y su aparición en los caminos, aparecieron asociadas a este movimiento muchas situaciones de riesgo para sus ocupantes y para los demás usuarios de los caminos. A medida que avanzó la tecnología automotriz, nació la necesidad de mejorar las carreteras. Ese avance permitió el aumento de la velocidad de los vehículos y, como consecuencia, también del riesgo y la severidad de los accidentes de tránsito.

	INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE ACACIAS	
	CÓDIGO N/A	
	ESTUDIO PREVIO	VERSIÓN 1.0 <div>Página 6 de 84</div>

En general, todas las personas somos usuarios activos de las vías, ya sean urbanas o rurales y, por lo tanto, actores dinámicos dentro del tránsito, en la condición de conductor, pasajero o peatón. Por esta razón, existe la necesidad de conocer e identificar las normas y dispositivos que regulan la movilización por las vías abiertas al público, ya que esto contribuye a garantizar la seguridad.

Es así como, atendiendo diversos requerimientos, el Ministerio de Transporte desde hace varios años, emprendió el estudio técnico para la expedición del Manual de Señalización Vial, con sus correspondientes actualizaciones en razón a los cambios en la señalización vial horizontal y vertical y la electrónica aplicada, así como la modernización de la infraestructura y el avance tecnológico de los vehículos. Sobre todo, no se puede desconocer el crecimiento acelerado del parque automotor en las distintas tipologías, el aumento reciente del número de viajes urbanos y rurales, y la aplicación de una nueva política de Estado en materia de seguridad vial que hacen indispensable actualizar periódicamente el Manual de Señalización Vial, para atender las nuevas exigencias. Para que, de esta manera, se contribuya a la seguridad vial de las personas, con el propósito de que las carreteras y las calles del país, como espacio público, puedan ser compartidas por los distintos actores del tránsito en un ambiente ordenado y más seguro, lo cual contribuirá a desplazamientos más ágiles, seguros, eficaces y eficientes.

Ahora, dentro de la jurisdicción del Instituto de Transito y Transporte de Acacias – ITTA, se encuentra todo el territorio del Municipio, no solamente el área urbana sino la rural, compuesto necesariamente por diferentes barrios, veredas, centros poblados, en los cuales el Instituto debe dar cumplimiento a sus funciones en cuanto señalización vial horizontal y vertical conforme a las necesidades de los mismos para de esta forma dar cabal cumplimiento a los objetivos trazados por el Instituto, y por ende a sus propias funciones.

La Cabecera municipal está compuesta por aproximadamente 130 barrios (y urbanizaciones): El Centro, Juan Mellao, Mancera, San Cristóbal, La Alborada, El Morichal, La Esperanza, Guaratara, La Tiza, Conjunto Cerrado La Estrella, Asociación de Amigos, Villa Manuela, Bella Suiza, Altos de Covicom, Villa Aurora Uno, Villa Aurora dos, Prados de Coden, Villa Castilla, Villas del Mediterráneo, Las Violetas, Villa Lucía, Pablo Sexto, Las Palmas, El Paraíso, Aires de Acacias, Aso vivienda, Condominio Saint Thomas, Ciudadela los Ángeles, Don Bosco, Villa del Llano, La Orquídea, El Trébol, El Palmar de Jerusalén, La Unión, Las Colinas, Llano Verde, Nueva Jerusalén (1 y 2), Cooperativo, San José, El Dorado Bajo, El Dorado Alto, Las Acacias, El Bosque, Bachué, El Samán, La Independencia (etapas 1, 2, 3 y 4), COMCAJA, Las Colinas, El Cimarrón, Brisas del Playón, Atahualpa, Conjunto Residencial Portales de San Carlos, El Popular, Palermo, Villa Teresa, El Bambú, Las Vegas, Nutibara, El Panorama, Los Bancarios, El Alcaraván, Pablo Emilio Riveros, Conjunto Cerrado Santa Isabelita, El Retorno, Cedritos, Pinos, Nuevo Horizonte, Cristo Rey, Villa Manuela (1 y 2), Conjunto Residencial Villa Esperanza, Condominio Campestre Flor amarillo, Las Ferias, La Florida, Villa Magdalena, Araguaney, Jardín, La Carolina, Villa del Prado, Everest, La Pradera, La Hormiga, y Plan 91, entre otros.

El Área rural de Acacias tiene bajo su jurisdicción los siguientes centros poblados: Dinamarca, Quebraditas y San Isidro de Chichimene.

Así mismo, el municipio de Acacias tiene constituidas 49 veredas tales como: Manzanares, Montelibano, El Rosario, Santa Teresita, Caño Hondo, La María, El Resguardo, Cola de Pato, El Pañuelo, Loma de Tigre, Las Negras, Venecia, El Playón, Rancho Grande, Alto Acacias, Santa Petra, Palomas, San Cayetano, Las Margaritas, San Juan, San Pablo, El Centro, El Diamante, El Triunfo, La Cecilia, La Esmeralda, La Fortuna, La Sardinata, Las Blancas, San Nicolás, Santa Rosa, entre otras.

	INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE ACACIAS		
	ESTUDIO PREVIO	CÓDIGO N/A	
		VERSIÓN 1.0	Página 7 de 84

En el Municipio se presenta gran cantidad de solicitudes por parte de la comunidad, respecto de la necesidad de instalación de señales de tránsito verticales, horizontales y la implementación de dispositivos de control que induzcan al conductor a reducir la velocidad, en los diferentes barrios del área urbana y en diferentes sitios del área rural; estas solicitudes son recopiladas en el Instituto, quien a través de una profesional contratada realiza visita técnica a los diferentes puntos o sectores señalados a fin de corroborar la necesidad, teniendo en cuenta para ello la matriz de siniestralidad en el Municipio y conforme a esto dar viabilidad de las diferentes solicitudes. Posteriormente, se recomienda el tipo de señal requerida, de conformidad con lo indicado en el Manual de Señalización Vial vigente (Resolución No. 20243040045005 de 17-09-2024 "Por medio de la cual se sustituye el Capítulo 1 del Título 8 de la Resolución Única de Tránsito 20223040045295 de 2022 y se adopta el Manual de Señalización Vial de Colombia. Dispositivos uniformes en la infraestructura vial, para la regulación del Tránsito y la Seguridad Vial")

A continuación podemos observar la cantidad de solicitudes de señalización que realiza la comunidad tanto en el área urbana como en el área rural, lo que demuestra la necesidad de la instalación de señalización y de dispositivos de control. Solicitudes que han sido reiterativas en el año 2023 y en el año 2024.

ÍTEM	FECHA DE SOLICITUD	NOMBRE DEL SOLICITANTE	DIRECCIÓN DE SOLICITUD	SOLICITUD
1	20 de diciembre de 2023	Luz Melida Inspección de Dinamarca	carrera 6 entre calle 3 y 4 carrera 6 entre calle 2e y 3 carrera 6 entre calle 2b y 2c carrera 4 entre calle 2b y 2d Centro - Dinamarca	Reductores de velocidad
2	16 de enero de 2024	William Alexander Barrio Acacias	calle 10a entre carrera 24 y 32 Las Acacias	Señalización Reductores de velocidad
3	7 de febrero de 2024	Maria del Carmen Rectora Normal Superior	Colegio Normal Superior de Acacias	Delimitación zonas de parqueo
4	23 de febrero de 2024	Comerciantes sector del Malecón	Diagonal 8 - Sector del Malecón	Cambiar sentido vial
5	31 de enero de 2024	Comunidad de la Vereda San José	Vereda San José	Delimitar zonas escolares Reductores de velocidad
6	20 de febrero de 2024	Policía Nacional	Calle 11 con carrera 39 Nueva Victoria	Reductores de velocidad
7	13 de febrero de 2024	Alejandro	Calle 11 con carrera 26 Dorado Alto	Reductores de velocidad
8	9 de febrero de 2024	Juan de Jesús Nueva Victoria	Calle 11 con carrera 36 Calle 11 con carrera 39b Calle 11 con carrera 40	Reductores de velocidad

	INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE ACACIAS		
	ESTUDIO PREVIO	CÓDIGO N/A	
		VERSIÓN 1.0	Página 8 de 84

9	21 de febrero de 2024	Sandra Patricia	Vereda el Centro - Caño Cristales	Reductores de velocidad
10	5 de marzo de 2024	Andrea Yelitza Barrio Everest	Calle 10 y 10a entre carreras 23,24,25 y 26 Barrio Everest	Señalización Reductores de velocidad
11	15 de marzo de 2024	Jose Leonardo	carrera 20 con calle 19 Mancera Esquina Hogar Infantil Bienestar Familiar	Reparación reductores de velocidad
12	11 de abril de 2024	Jose Domingo	calle 16 entre carrera 4 y 5 Barrio Popular	Señalización Demarcación Reductores de velocidad
13	27 de febrero de 2024	Directora Capullitos del Llano	calle 9a # 26 - 50 Villa del Prado	Cambio de sentido vial
14	20 de marzo de 2024	Yanira Barrio Teresa	calle 18 entre carreras 12 y 11	Reductores de velocidad
15	29 de abril 2024	JAC BARRIO LAS COLINAS	Carrera 47 con calle 15, 19 y 21 carrera 46 con calle 18	Reductores de velocidad
16	01 de abril de 2024	Jonathan	calle 11 entre carreras 38 y 37 independencia - frente escuela 20 de julio	Reductores de velocidad
17	03 de abril de 2024	Fabian Andres	carrera 23 con calle 23 y 23b barrio el trébol	Reductores de velocidad
18	05 de abril de 2024	Aleida	km 5 antigua vía a Guamal, frente a IE San José	Reductores de velocidad
19	11 de abril de 2024	Maria Judith	Barrio Nueva Jerusalem	reductores de velocidad y señalización
20	01 de abril de 2024	Juan Barrio La Nueva Victoria	calle 11 entre carreras 38 y 37 independencia - frente escuela 20 de julio	reductores de velocidad
21	09 de abril de 2024	JAC Bosque	carrera 29 con calle 16	señalización reductores de velocidad
22	25 de abril de 2024	Ivonne Astrid	Carrera 23 No. 22a - 22 la Tiza	reductores de velocidad
23	05 de abril de 2024	Alejandro	Vía de Vaqueros a Chichimene	reductores de velocidad
24	06 de mayo de 2024	Residentes barrio Bachue	calle 16a entre carreras 34 y 35 barrio Bachue	Reparación reductores de velocidad
25	22 de abril de 2024	Jairo	Carrera 17 barrio Mancera	señalización
26	22 de abril de 2024	Emma	Calle 16a No. 34 37 Rincón del Bachúe	arreglo reductores de



INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE ACACIAS

ESTUDIO PREVIO

CÓDIGO N/A

VERSIÓN
1.0

Página 9 de
84

				velocidad
27	18 de abril de 2024	Harold Frank	Carrera 49 No. 20c - 23 Brisas de la Colina Conjunto Mararay	reductores de velocidad señalizacion
28	10 de abril de 2024	José del Carmen	Torres nueva jerusalen 2	señalizacion
29	01 de abril de 2024	Astrid Lorena	Urbanización Villa Aurora	reductores de velocidad
30	14 de abril de 2024	Pedro Alirio	Vereda la Primavera Finca el porvenir	Reductores de velocidad
31	05 de junio de 2024	Luis Angel	Vereda Sardinata	reductores de velocidad
32	04 de junio de 2024	Jorge Albeiro Vereda el Centro	Vereda el Centro	reductores de velocidad
33	14 de junio de 2024	Abimael	Vereda el centro sector de Buena Vista manzana	reductores de velocidad
34	27 de junio de 2024	Fabian Andres	Carrera 45a entre calle 16 y 17 del Barrio cimarrón	reductores de velocidad
35	12 de julio de 2024	Nestor Oriando	Vereda el centro - Frente a corral de piedra	Reductores de velocidad
36	24 de junio de 2024	Gerente Santa Barbara IPS	Carrera 14 No. 12 - 34 Centro	Señalización prohibido parquear
37	15 de abril de 2024	Soledad de la Cruz	Entrada vía antigua Guamal	Semáforo
38	31 de julio de 2024	Policía Nacional	Calle 145 con carrera 43 barrio Comcaja	Reductores de velocidad
39	1 de agosto de 2024	Presidente JAC Villa Lucia	Carrera 27a desde diagonal 15 a las avenidas 23 Carrera 27b y 28 Villa Lucia	Solicitud demarcación y señalización
40	6 de agosto de 2024	Presidente JAC Barrio Morichal	Calle 23 con carrera 16 frente polideportivo Morichal	Reductores de velocidad
41	30 de julio de 2024	Rector 20 de Julio	Calle 11 con carrera 36b Independencia	Reductores de velocidad
42	12 de agosto de 2024	Presidente JAC Atahualpa, Grupo los 18 y Villa Magaly	Entrada barrio la tiza frente a electrificadora	Reductores de velocidad
43	27 de agosto de 2024	Luis Humberto residente Villa Aurora	Carrera 41 Villa Aurora	Reductores de velocidad
44	13 de agosto de 2024	Jose Tobias	Vereda San Luis	Reductores de velocidad

	INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE ACACIAS		
	ESTUDIO PREVIO	CÓDIGO N/A	
		VERSIÓN 1.0	Página 10 de 84

45	15 de agosto de 2024	Presidentes JAC Monte Líbano	Cafío Chocho	Reductores de velocidad
46	28 de agosto de 2024	Policía Nacional	Calle 19 con carrera 17 barrio Mancera	mantinimiento reductores de velocidad
47	22 de agosto de 2024	Luz Marina	Vereda Montebello	Reductores de velocidad
48	3 de septiembre de 2024	Alexander	Calle 12a No. 27 barrio San José	Reductores de velocidad y señalización
49	16 de septiembre de 2024	Maria Judith	Barrio Nueva Jerusalen	Reductores de velocidad
50	25 de septiembre de 2024	Yaneth	Vereda Montebello Camellon los Negritos	Reductores de velocidad
51	4 de septiembre de 2024	Wildiman	Calle 20 No. 23 - 03 barrio La Tiza	Reductores de velocidad
52	27 de junio de 2024	Jose Salvador	Escuela la Primavera	Reductores de velocidad

En el Departamento del Meta como en muchos otros departamentos de Colombia, la población tiende a concentrarse en centros poblados urbanos y rurales, lo cual en efecto crea y profundiza una crisis en diversos aspectos de la vida social. De ahí que los accidentes de tránsito por sí solo constituyan uno de los grandes retos que deben afrontar las sociedades modernas. Ello con ocasión al aumento de la población, desplazamiento de esta e incremento en la adquisición de vehículos en todas sus modalidades, lo cual ha modificado notoriamente el sistema de vida, ocasionando enfrentamientos entre el hombre y la máquina como usuarios de la vía, trayendo consigo de manera inherente aumento de la accidentalidad vial. En consecuencia, dicha situación planteada nos invita a formular, implementar y/o fortalecer los lineamientos de políticas públicas que impulsen y faciliten la coordinación institucional e intersectorial de acciones en seguridad vial, para la consecución de objetivos comunes que prevengan, reduzcan y/o mitiguen el impacto de los accidentes asociados al tránsito.

De lo anterior, surge entonces la necesidad de mejorar y racionalizar los medios de transporte, el desarrollo de los planes de seguridad vial, la recuperación y ampliación de los espacios públicos que posibiliten una mejor calidad de vida para todos. En respuesta de lo anterior, el Gobierno de Colombia definió como una prioridad y como política de Estado la Seguridad Vial, la cual se concreta en el presente Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2022 – 2031, donde se desarrollará bajo la premisa principal que las fatalidades y lesiones graves en siniestros viales son evitables y, por lo tanto, ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial. En este sentido, el Plan se convierte en una carta de navegación que orienta y propicia medidas concertadas, indicativas e integrales en todo el territorio nacional, que fomenta la formulación y aplicación de políticas y acciones a nivel regional, departamental y municipal, con el objetivo de reducir el número de víctimas fatales y no fatales a nivel nacional.

El artículo 4 de la ley 769 de 2002 señala que el Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales, de control de piratería e

	INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE ACACIAS	
	ESTUDIO PREVIO	CÓDIGO N/A VERSIÓN 1.0 Página 11 de 84

ilegalidad. En ese orden, mediante Decreto Nacional 1430 de 2022 se aprobó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 estableciendo ocho (8) áreas de acción: Velocidades seguras, Vehículos seguros, Infraestructura vial segura, Comportamiento seguro en los actores viales, Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial, Atención integral a las víctimas de siniestros viales, Gobernanza y Gestión del Conocimiento.

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

Las entidades territoriales ejercen rectoría en materia de tránsito en su competencia y articulado con el Plan Nacional de Seguridad Vial -PNSV-2022-2031 en donde el objetivo como país es reducir las muertes y lesiones causados por siniestros viales por lo menos en un 50% para el 2030 en articulación con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, objetivo 3.6 relacionado con la seguridad vial, ratificado a través de la Declaración de Estocolmo y establecido como el objetivo del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial. La Asamblea General de las Naciones Unidas declaró en la resolución 74/299 el segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, con el objetivo de reducir las muertes y traumatismos debidos al tránsito, (OMS, 2021) y de esta manera los países miembros como Colombia en los últimos años han actualizado y modificado el marco jurídico con relación a la movilidad y seguridad vial.

El Instituto de Tránsito y Transporte de Acacias, creado mediante Acuerdo No.022 de 10 de septiembre de 2005, como establecimiento público del orden Municipal, con Personería Jurídica, adscrito al Despacho del Alcalde, debe velar por el cumplimiento del régimen normativo, esto por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público y sus funciones son de carácter regulatorio y sancionatorio mediante acciones que deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías, buscando con ello la ejecución del Programa "Seguridad de Transporte" contenido en el Plan de Desarrollo del Municipio "RECUPEREMOS ACACIAS", para impulsar el sector movilidad y transporte como elemento integrador de la competitividad municipal.

El Instituto de Tránsito y Transporte de Acacias ITTA, en cumplimiento al Plan de Desarrollo "RECUPEREMOS ACACIAS 2024 -2027" tiene previsto la ejecución del Proyecto: **"MODERNIZACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE INSTRUMENTOS, HERRAMIENTAS Y ACCIONES DE ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO PARA IMPULSAR UN SISTEMA DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD SEGURO, ORDENADO, EFICIENTE E INCLUYENTE EN BENEFICIO DE LA MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE ACACIAS - META"**, Código: 2024 - 50-006-0005, realizando la actividad: "Realizar campañas, estrategias y acciones de formación, información, prevención y control de la movilidad y la seguridad vial".

La Organización Panamericana de la Salud, realizó en el año 2023 una publicación denominada: **"IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS DE SEGURIDAD VIAL PRIORITARIAS EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE"**, que representa una iniciativa estratégica para impulsar la aplicación del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, en donde se menciona que los siniestros viales, cada año, son la causa de la muerte de 1,35 millones de personas y de lesiones no mortales para cerca de 50 millones de personas en todo el mundo. Más de la mitad (54%) de quienes pierden la vida son personas usuarias de las vías de tránsito vulnerables: peatones, ciclistas y motociclistas. Las lesiones causadas por el tránsito son la principal causa de muerte entre los 5 y los 14 años de edad y la segunda entre los 15 y los 29 años.

	INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE ACACIAS		
	ESTUDIO PREVIO	CÓDIGO N/A	
		VERSIÓN 1.0	Página 12 de 84

Las lesiones causadas por el tránsito constituyen un problema grave y prioritario de salud pública y desarrollo, con elevados costos de salud y socioeconómicos (2). Los países en conjunto sufren considerables pérdidas económicas por su causa: los choques y sus consecuencias representan entre el 1% y el 3% del producto bruto interno de todas las naciones. Sin embargo, el riesgo de morir en el tránsito es tres veces mayor en los países de bajos y medianos ingresos comparados con los países de ingresos altos. En los países de bajos ingresos ocurre el 13% de las muertes globales, aunque en ellos se encuentra registrado el 1% de los vehículos. (*Organización Panamericana de la Salud; Noncommunicable Diseases and Mental Health (NMH) (OPSUnited StatesWashington, D.C., 2023)*)

Los siniestros viales son predecibles y evitables (5, 6). Una gestión eficaz de la seguridad vial reduce el dolor de las pérdidas humanas, su efecto desintegrador sobre el tejido social y el impacto económico que generan los choques y las muertes por tránsito.

Esta publicación tiene como objetivo identificar y difundir distintas experiencias locales y nacionales que han logrado implementar medidas de seguridad vial prioritarias en América Latina y el Caribe. Con ello, se busca informar y estimular el cumplimiento de las recomendaciones del Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 en otros contextos. Mejorar la seguridad vial es posible cuando se tiene el compromiso de promover la movilidad segura, accesible y sostenible para todas las personas. Para ello, es necesario transitar del diseño y la ejecución de acciones concretas y sectorizadas hacia un enfoque sistémico de la seguridad vial.

Por otro lado, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial emitió el **BOLETÍN ESTADÍSTICO EN COLOMBIA de Fallecidos y Lesionados por Siniestros Viales Serie Nacional ENERO - JUNIO 2024 Serie: BTE_MPN_202408001; Elaboración: agosto de 2024**, en donde se menciona que: Para el periodo enero - junio del año 2024 los siniestros viales en Colombia han dejado 3.914 personas fallecidas y 13.758 valoraciones médico-legales a personas lesionadas por siniestros viales. Esto muestra un aumento del 19.34% en el total de fallecidos y un aumento del 13.64% en el total de casos de personas valoradas, en comparación con el promedio de los últimos cinco años. Estas cifras, en relación con el total de la población de Colombia, sitúan la tasa nacional de fallecidos por cada 100 mil habitantes hasta el mes de junio en 7.43a, siendo los Usuario moto las víctimas más afectadas, representando un 60.7% del total de fallecidos y un 61.3% del total de casos de personas valoradas.

En el Municipio de Acacias se han reportado desde el mes de enero hasta el 30 de septiembre de 2024 un total 97 accidentes de tránsito reportados a la plataforma RUNT mediante los IPAT (Informes Policial de Accidentes de Tránsito), las principales causas son: la impericia al manejar, la desobediencia de las Señales de Tránsito, el consumo de bebidas alcohólicas o de sustancias Alucinógenas, el no respetar la prelación de intersecciones o giros, no guardar la distancia de seguridad, adelantar por la derecha, no hacer uso de señales reflectivas o luminosas, entre otras.

Teniendo en cuenta que en el Municipio de Acacias el porcentaje de accidentabilidad para el año 2024 ha aumentado, se considera importante tener en cuenta otra variable como lo es la evasión del SOAT por parte de los propietarios de los vehículos, en donde el 67% de los vehículos, que corresponde a 137.408 vehículos que No tiene SOAT vigente y de estos 134.229 corresponden a Motocicletas, situación que aumenta el riesgo o probabilidades de accidentabilidad en el Municipio, según información reportada en la plataforma RUNT.

Por otro lado, en cuanto tiene que ver con la evasión de la Revisión Técnico Mecánica, el porcentaje asciende al 73% de vehículos que corresponde a 139.025 vehículos que no cuentan con esta revisión, de los cuales 136.588 corresponden a Motocicletas y tan solo 52.262 vehículos cuentan

	INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE ACACIAS		
	ESTUDIO PREVIO	CÓDIGO N/A	
		VERSIÓN 1.0	Página 13 de 84

con la revisión vigente. Este hecho representa un riesgo más para la ocurrencia de accidentes en el Municipio, teniendo en cuenta que se trata de la vigilancia o seguimiento que se realiza a las condiciones mecánicas de los vehículos.

El Instituto de Tránsito y Transporte de Acacias dentro de su Plan de Acción Anual 2024, conformó una serie de Proyectos y fijo dentro de los mismos el cumplimiento de una serie de metas, que para lograrlas requieren de acciones para fortalecer la seguridad vial del municipio y de la entidad, de tal manera que se enmarca como un plan estratégico de seguridad vial que implementa medidas para promover un sistema vial seguro y sensibilizar a la ciudadanía en temas de seguridad vial, respeto a las señales de tránsito, uso del casco, uso del cinturón de seguridad, documentación del vehículo vigente, cumplimiento de la velocidad permitida, la importancia del alistamiento vehicular, cultura del buen parqueo, no consumo de bebidas alcohólicas o sustancias psicoactivas y demás actividades dirigidas a todos los actores viales.

Bajo las anteriores consideraciones se hace necesario iniciar el proceso de contratación para el objeto: **"SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE DISPOSITIVOS VIALES PARA EL MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL, EN CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD, EN EL MARCO DE CAMPAÑAS DE FOMENTO Y ESTRATEGIAS DE CULTURA VIAL, LIDERADA DESDE EL INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE ACACIAS - META".**

Por lo anterior, el Instituto ITTA requiere contratar una persona natural o jurídica idónea para el desarrollo y ejecución del proyecto antes descrito.

2.1 Código de clasificación de bienes y servicios

CODIGO UNSPSC	CLASE
46161500	Control de trafico
72141000	Servicios de Construcción de autopistas y carreteras
72141100	Servicios de Construcción y revestimiento y pavimentación de infraestructura
72151300	Servicios de pintura e instalación de papel de colgadura
73121500	Procesos de fundición y refinación y formado de metales
73151900	Servicios a la industria de impresión
81101500	Ingeniería Civil y arquitectura

2.2 Aspectos Generales del mercado

La construcción de obras de ingeniería civil es una actividad económica que incide en el crecimiento y desarrollo de un país. La medición y el análisis de su comportamiento son instrumentos claves en el diseño de políticas macroeconómicas y la elaboración de planes y programas gubernamentales. Por ende, las estadísticas derivadas de la inversión en el sector resultan indispensables para la correcta toma de decisiones de las autoridades públicas y del público en general.

Frente a esta necesidad, el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) inició el cálculo del Indicador de Inversión en Obras Civiles (IIOC) en 1998. A través de este, se ha

	INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE ACACIAS		
	ESTUDIO PREVIO	CÓDIGO N/A	
		VERSIÓN 1.0	Página 14 de 84

determinado la evolución trimestral de la inversión real en obras de ingeniería civil a través de los pagos y el valor estimado ha servido de insumo para el cálculo del PIB trimestral del subsector.

El cálculo del IIOC se realiza, para cada uno de los grupos de obra según la Clasificación Central de Productos (CPC): 4001 Carreteras, calles, caminos, puentes, carreteras sobre elevadas, túneles y construcciones de subterráneos. 4002 Vías férreas, pistas de aterrizaje y sistemas de transporte masivo. 4003 Vías de agua, puertos, represas, acueductos, alcantarillado y otras obras portuarias. 4004 Construcciones para la minería y centrales generadoras eléctricas y tuberías para el transporte a larga y corta distancia, líneas de comunicaciones y energía (cables) y 4008 Otras obras de ingeniería.

Importancia del sector:

Uno de los sectores económicos con mayor importancia es el de la construcción, teniendo en cuenta los empleos que genera directos e indirectos, los desarrollos y avances en vivienda, infraestructura vial, ferroviaria, aeroportuaria, hidráulica y demás relacionadas con el sector.

Las entidades públicas y privadas le apuestan más a este sector, para satisfacer necesidades de la sociedad mediante obras de infraestructura que permitan conectar ciudades, puertos y ayudar al desarrollo económico del país, este desarrollo económico ha sido clave en el país en los últimos años, debido a su dinamismo el cual se constituye como uno de los sectores con mayor importancia en proyectos como: carreteras, puentes, puertos, aeropuertos, vías férreas, plantas de tratamientos de agua, hidroeléctricas, líneas de transmisión y distribución de energía, presas, obras de irrigación, construcciones industriales y comerciales, hospitales, centros deportivos, plantas petroquímicas e instalaciones de refinería, obras residenciales y no edificaciones no residenciales, entre otras.

La industria constructora es, por lo tanto, un elemento básico en el desarrollo del entorno económico que proporciona soluciones para el diseño de una estructura sólida que garantice una óptima utilización de los recursos de las Compañías para que éstas cumplan con éxito su actividad económica.

La correcta explotación de los recursos locales, la incorporación de tecnologías avanzadas y la minimización del impacto ambiental, son algunos de los factores determinantes en el éxito de cualquier estrategia de desarrollo que se aplique a la industria.

Fuente: <https://www.gestiopolis.com/analisis-del-sector-la-construccion-colombia/#:~:text=La%20industria%20de%20la%20construcci%C3%B3n%20ha%20sido%20clave%20para%20el,%3A%20puentes%2C%20carreteras%2C%20puertos%2C>

Participación en el PIB y relación con el sector

En el cuarto trimestre de 2023pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 0,3% respecto al mismo periodo de 2022p (ver tabla). Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 6,0% (contribuye 0,6 puntos porcentuales a la variación anual).

	INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE ACACIAS		
	ESTUDIO PREVIO	CÓDIGO N/A	
		VERSIÓN 1.0	Página 15 de 84

Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 3,8% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).

- Actividades financieras y de seguros crece 5,5% (contribuye 0,2 puntos porcentuales a la variación anual).

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada por efecto estacional y calendario crece 0,04%. Las actividades económicas con mayor crecimiento trimestral son:

- Actividades financieras y de seguros crece 4,7%.
- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 2,7%.
- Información y comunicaciones crece 1,8%.

En el cuarto trimestre de 2023 el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 0,6% en el año 2023pr respecto al año 2022p (ver tabla). Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 3,9% (contribuye 0,6 puntos porcentuales a la variación anual).
- Actividades financieras y de seguros crece 7,9% (contribuye 0,3 puntos porcentuales a la variación anual).
- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 7,0% (contribuye 0,2 puntos porcentuales a la variación anual).

































































































































