Circasia Quindío, 05 de marzo de 2025.

ESTUDIOS PREVIOS

El Instituto Departamental de Tránsito del Quindío, en cumplimiento de lo señalado en el Estatuto General de la Contratación Estatal, Ley 80 del año 1.993, articulo 25 numerales: 6, 7, 9 y 12 Este último Modificado por el Articulo 87 de la Ley 1474 del año 2.011 y su Artículo 30, la Ley 1150 del año 2.007, en su Artículo 2 Numeral 1, como también lo preceptuado en el Decreto Único Reglamentario 1082 del año 2.015 (modificada por el Decreto 1860 de 2021): Artículo 2.2.1.1.2.1.1. Estudios previos y el Artículo 2.2.1.2.1.4.9 para la Contratación de Prestaciones de Servicios Profesionales y de Apoyo a la Gestión a través de la Subdirección Administrativa y Financiera del Instituto Departamental de Tránsito del Quindío justifican mediante el presente documento la necesidad de celebrar un proceso de Selección de CONTRATACIÓN DIRECTA siguiendo los lineamientos del Decreto Reglamentario antes mencionado, ello conforme a las siguientes disposiciones:

1. **LA DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD QUE LA ENTIDAD ESTATAL PRETENDE SATISFACER CON EL PROCESO DE CONTRATACIÓN.**

Contratar a un profesional en Ingeniería Industrial especialista Movilidad y Transporte, el cual tendrá como obligaciones apoyar la implementación de las actividades del proyecto de inversión "Fortalecimiento de la movilidad en las vías de la jurisdicción del Instituto Departamental de Tránsito del Quindío".

1.1. Normatividad de la necesidad:

1.1.1. Departamental

La Ordenanza No. 6 de 1976 creó el Instituto Departamental de Tránsito del Quindío (IDTQ) como una entidad autónoma adscrita a la Gobernación del Quindío. La Ordenanza No. 29 de 2009 modificó sus funciones, estableciendo que el IDTQ debe garantizar el cumplimiento de las leyes de tránsito, regular y controlar la movilidad, ejecutar campañas de seguridad vial, y realizar actividades educativas para fomentar el respeto a las normas de tránsito. La Ordenanza No. 004 de 2024 adopta el Plan de Desarrollo Departamental 2024-2027 "Por y para la gente" en el Quindío, estableciendo objetivos para impulsar el desarrollo territorial a través de líneas estratégicas que abordan las necesidades de las comunidades. Se enfoca en garantizar la participación ciudadana en la planificación y evaluación del Plan, promoviendo una gobernanza colaborativa con autoridades locales, regionales y nacionales. Dentro de sus líneas estratégicas, el sector transporte se destaca por su compromiso con la mejora de la conectividad, la seguridad vial y la movilidad sostenible, buscando mejorar la calidad de vida en la región.

Ordenanza No. 6 de 1976 "Por medio de la cual se crea el Instituto Departamental de Tránsito del Quindío y se dictan otras disposiciones".

ART. 2°. Crease el Instituto Departamental de Tránsito del Quindío, con autonomía administrativa, patrimonio propio, adscrito a la Gobernación del Departamento y sometido a la inspección técnica y administrativa del Instituto Nacional de Transporte, como domicilio principal en la ciudad de Armenia y jurisdicción en todo el Departamento del Quindío, para el cumplimiento de las funciones asignadas por la Ley y las que se le encomienda por la presente Ordenanza.

Ordenanza No. 29 de 2009 "Por medio de la cual se incorporan modificaciones al Instituto Departamental de Tránsito del Quindío".

ARTICULO TERCERO. Funciones. Son funciones del Instituto Departamental de Tránsito del Quindío las siguientes:

1. Dar estricto cumplimiento a las disposiciones legales que reglan la movilidad en el territorio colombiano.
2. Dirigir, regular, ordenar, controlar y vigilar la movilidad en su jurisdicción.
3. Dirigir, planificar. Organizar y controlar todo lo relacionado con el tránsito dentro de su jurisdicción, orientados a la prevención y asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.
4. **Ejecutar acciones e implementar campañas orientadas a garantizar la seguridad vial dentro de su jurisdicción cumpliendo entre otras funciones de carácter regulatorio y sancionatorio.**
5. Instruir de manera teórica y práctica en técnicas de conducción y aplicar todos los exámenes y pruebas necesario a las personas que aspiren a obtener el certificado de conducción a través de la Escuela de Enseñanza Automovilística del Instituto Departamental de Tránsito del Quindío.
6. Otorgar, modificar, revalidar, recategorizar y suspende temporal o definitivamente las Licencias de Conducción, de acuerdo con los procedimientos contenidos en el Código Nacional de Tránsito.
7. Velar por el cumplimiento de las normas sobre el registro inicial y demás tramite de vehículos automotores que hagan parte del registro automotor de la entidad.
8. Expedir, modificar y cancelar licencias de tránsito para vehículos automotores y maquinaria agrícola e industrial que hagan parte del registro automotor de la entidad.
9. **Dar aplicación, implementación y cumplimiento a las especiaciones técnicas y directrices que el Ministerio de Transporte reglamente y determine en materia de demarcación y señalización vial dentro de su jurisdicción.**
10. **Adelantar campañas educativas y preventivas que fortalezcan la cultura del respeto a las normas y señales de tránsito.**

11. **Presentar oportunamente los informes solicitados por las autoridades competentes en materia de tránsito y los organismos de control de todos los niveles.**
12. Los demás que por Ley o por Ordenanza se establezcan o las que el Ministerio de Transporte le asigne o reglamente.

Ordenanza No. 004 del 2024 "Por medio de la cual se adopta el Plan de Desarrollo Departamental 2024-2027 "Por y para la gente"".

ARTÍCULO 2. OBJETIVOS DEL PLAN DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL. El Plan de Desarrollo del Departamento del Quindío tiene como objetivos, impulsar el desarrollo territorial a través de las líneas estratégicas que cubran las necesidades identificadas en las comunidades, propender por el alcance real y material de los derechos, garantizando la participación ciudadana en todas las instancias que involucran la estructuración, seguimiento y evaluación, trámite de aprobación, armonización y socialización del Plan de Desarrollo con una gobernanza que escale con las diferentes autoridades del orden local, regional y nacional, soluciones para el Departamento del Quindío.

ARTÍCULO 8. LÍNEA ESTRATÉGICA CONVERGENCIA TERRITORIAL. La línea Estratégica Convergencia territorial "Quindío interconectado territorialmente, donde el progreso y las oportunidades llegan a todos los rincones", abarca" diversos sectores fundamentales para el desarrollo integral de la región, incluyendo el Sector de Minas y Energía, Comercio, Industria y Turismo, Tecnologías de la Información y Comunicaciones, el Sector Transporte y el Sector Vivienda, Ciudad y Territorio.

(…)

Sector Transporte

El Sector Transporte, se enfoca en mejorar la conectividad y la seguridad vial a través de la construcción y mantenimiento de vías secundarias, puentes y la prestación de servicios de transporte público sostenible. Se promueve una cultura de prevención de accidentes y se brindan soluciones habitacionales a poblaciones vulnerables, buscando así garantizar una movilidad eficiente y mejorar la calidad de vida en la región.

(…)

Programas del sector Transporte

El Sector transporte se encuentra integrado por los programas que se relacionan a continuación:

(…)

Programa No. 2409 Seguridad de transporte

Las acciones a desarrollar en este programa se encuentran orientadas a la ejecución, control y seguimiento de estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial en los diferentes modos de transporte y con incidencia en los diferentes actores involucrados en todo el departamento del Quindío.

Relación de Metas Producto e Indicadores Programa, Seguridad de Transporte

CÓDIGO PRODUCTO	PRODUCTO	CÓDIGO INDICADOR DE PRODUCTO	INDICADOR DE PRODUCTO	UNIDAD	LINEA BASE	LINEA ESPERADA
2409046	Vía atendida por emergencias	240904600	Vía habilitada por emergencia	Kilómetros	ND	11.2
2409022	Servicio de educación informal en seguridad vial	240902200	Personas beneficiadas de estrategias de educación informal	Número	ND	2000
2409004	Seguimiento y control a la operación de los sistemas de transporte	240900400	Operativos de control realizados	Número	ND	100
2409039	Vías con dispositivos de control y señalización	240903900	Vías con dispositivos de control y señalización instalados	Kilómetros	ND	28
2409010	Servicio de información de seguridad vial	240901000	Informes de seguridad vial	Número	ND	4
2409010	Servicio de información de seguridad vial	240901003	Observatorio vial en funcionamiento	Número	ND	1
2409014	Documentos de planeación	240901400	Documentos de planeación realizados	Número	1	1

Con base en los anteriores productos el Instituto tiene el siguiente Plan de Acción para la vigencia 2024:

META PRODUCTO	INDICADOR PRODUCTO	PROGRAMADA VIGENCIA	ACTIVIDADES CUANTIFICADAS
Servicio de educación informal en seguridad vial	Personas beneficiadas de estrategias de educación informal	500	Actualizar el documento con las Estrategias Educativas en materia de seguridad vial de los diferentes actores viales.
			Adquirir el material pedagógico requerido para implementar las estrategias educativas en materia de seguridad vial.
			Implementar las Estrategias Educativas dirigidas a los diferentes actores viales.
Seguimiento y control a la operación de los sistemas de transporte	Operativos de control realizados	25	Realizar operativos de control en los puntos planificados.
Vías con dispositivos de control y señalización	Vías con dispositivos de control y señalización instalados	7	Actualizar el documento diagnostico que identifica las vías que requieren demarcación.
			Adquirir los elementos necesarios para la demarcación horizontal y vertical.
			Realizar la demarcación horizontal y vertical de acuerdo al diagnóstico.
Servicio de información de seguridad vial	Informes de seguridad vial	1	Elaborar y difundir los informes sobre la seguridad vial en la jurisdicción.
	Observatorio vial en funcionamiento	1	Diseñar la estructura y funcionamiento del observatorio vial.
			Implementar y poner en funcionamiento el observatorio vial,

META PRODUCTO	INDICADOR PRODUCTO	PROGRAMADA VIGENCIA	ACTIVIDADES CUANTIFICADAS
			asegurando la recopilación y análisis de datos continuos.
Documentos de planeación	Documentos de planeación realizados	1	Convocar el Comité Departamental de Seguridad Vial
			Apoyar en la actualización y adopción del Plan Departamental de Seguridad Vial
			Realizar el diagnostico, diseño y formulación del Plan Estratégico de Control Contra la Ilegalidad en el Transporte - PECCIT

1.1.2. Nacional

La normativa relacionada con la seguridad vial en Colombia establece un marco integral que abarca desde la regulación del tránsito hasta la implementación de políticas de seguridad vial a nivel nacional y local. La Ley 769 de 2002 define las autoridades de tránsito y las normas generales de circulación, mientras que la Ley 1702 de 2013 crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial para coordinar y evaluar las políticas de seguridad vial. La Ley 2251 de 2022 refuerza la obligación de los entes territoriales de formular planes locales de seguridad vial en línea con el Plan Nacional de Seguridad Vial, aprobado por el Decreto 1430 de 2022. Finalmente, la Resolución 20233040025895 detalla la implementación de planes de gestión de la velocidad en los municipios y departamentos, consolidando un enfoque sistemático para mejorar la seguridad en las vías del país.

Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones."

Artículo 3°. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. <Artículo modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010. El nuevo texto es el siguiente:> Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:

El Ministro de Transporte.

Los Gobernadores y los Alcaldes.
Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital. La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte.

Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.
La Superintendencia General de Puertos y Transporte.
Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5o de este artículo.
Los Agentes de Tránsito y Transporte.

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.

Artículo 6°. Organismos de tránsito. Serán organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción:

a) Los departamentos administrativos, institutos distritales y/o municipales de tránsito;
b) Los designados por la autoridad local única y exclusivamente en los municipios donde no hay autoridad de tránsito;
c) Las secretarías municipales de tránsito dentro del área urbana de su respectivo municipio y los corregimientos;
d) Las secretarías distritales de tránsito dentro del área urbana de los distritos especiales;
e) Las secretarías departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad, única y exclusivamente en los municipios donde no haya autoridad de tránsito.

Parágrafo 1°. En el ámbito nacional será competente el Ministerio de Transporte y los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción para cumplir las funciones que les sean asignadas en este código.

Parágrafo 2°. Le corresponde a la Policía Nacional en su cuerpo especializado de carreteras el control de las normas de tránsito y la aplicación de este código en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de los municipios y distritos.

Parágrafo 3°. Los gobernadores y los alcaldes, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, no podrán, en ningún caso, dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito.

Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código.

No obstante, los alcaldes de municipios vecinos o colindantes podrán suscribir convenios interadministrativos para ejercer en forma conjunta, total o parcialmente, las funciones de tránsito que le correspondan a cada uno de ellos, dentro de las respectivas jurisdicciones que los compongan.

Artículo 7o. Cumplimiento régimen normativo. Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

Las autoridades de tránsito podrán delegar en entidades privadas el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, salvo la valoración de dichas pruebas.

Cada organismo de tránsito contará con un cuerpo de agentes de tránsito que podrá ser contratado, como personal de planta o excepcionalmente por prestación de servicios para determinadas épocas o situaciones que determinen la necesidad de dicho servicio.

Actuarán en su respectiva jurisdicción, salvo que por una necesidad del servicio, un municipio o departamento a través de su autoridad de tránsito, deba apoyar a otra entidad territorial.

El Ministerio de Transporte tendrá a su cargo un cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional que velará por el cumplimiento del régimen normativo de tránsito en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios.

Cualquier autoridad de tránsito, entiéndase agentes o inspectores, están facultados para abocar el conocimiento de una infracción o de un accidente mientras la autoridad competente asume la investigación, aun en las carreteras nacionales de su jurisdicción y en especial cuando la Policía Nacional, no tiene personal dispuesto en dicha jurisdicción. Parágrafo 1. La Policía Nacional con los servicios especializados de Policía de Carreteras y Policía Urbana de Tránsito, contribuirá con la misión de brindar seguridad y tranquilidad a los usuarios de la Red Vial Nacional.

PARÁGRAFO 2o. La Policía Nacional reglamentará el funcionamiento de la Seccional de Formación y Especialización en Seguridad Vial, de sus cuerpos especializados de policía urbana de tránsito y policía de carreteras, como instituto docente con la facultad de expedir títulos de idoneidad en esta área, en concordancia con la Ley 115 de 1994.

PARÁGRAFO 3o. El Ministerio de Transporte, a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, podrá asistir técnicamente a las Instituciones de Educación Superior, que promocionen dentro de sus ofertas académicas. La Formación y Especialización en Seguridad Vial que las autoridades territoriales requieren para sus autoridades de tránsito.

PARÁGRAFO 4o. Los organismos de tránsito podrán celebrar contratos y/o convenios con los cuerpos especializados de policía urbana de tránsito mediante contrato especial pagado por los distritos, municipios y departamentos y celebrado con la Dirección General de la Policía. Estos contratos podrán ser temporales o permanentes, con la facultad para la policía de cambiar a sus integrantes por las causales establecidas en el reglamento interno de la institución policial.

PARÁGRAFO 5o. La contratación con privados para la implementación de ayudas tecnológicas por parte de las autoridades de tránsito deberá realizarse conforme las reglas que para tal efecto dicten las normas de contratación estatal. La remuneración a la inversión privada para la instalación y puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones no podrá superar en ningún caso el 10% del recaudo.

Artículo 55. Comportamiento del conductor, pasajero o peatón. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.

Artículo 56. Obligatoriedad de enseñanza. Se establece como obligatoria, en la educación preescolar, básica primaria, básica secundaria, la enseñanza en educación vial de manera sistemática, de conformidad con los objetivos y propósitos señalados en la presente ley, con énfasis especial en las niñas, niños, adolescentes y jóvenes al relacionarse en el espacio público, con especial atención de los ciclistas, a fin de que se promueva el desarrollo de las competencias necesarias en la educación vial, para el uso adecuado, responsable y seguro de la bicicleta y otros medios de movilidad.

Parágrafo. Los Ministerios de Transporte y Educación Nacional, expedirán la reglamentación atinente al cumplimiento de lo dispuesto en este artículo.

Artículo 109. De la obligatoriedad. Todos los usuarios de la vía están obligados a obedecer las señales de tránsito de acuerdo con lo previsto en el artículo 5º, de este código.

Artículo 110. Clasificación y definiciones. Clasificación y definición de las señales de tránsito:

Señales reglamentarias: Tienen por objeto indicar a los usuarios de las vías las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso y cuya violación constituye falta que se sancionará conforme a las normas del presente código.

Señales preventivas: Tienen por objeto advertir al usuario de la vía la existencia de un peligro y la naturaleza de éste.

Señales informativas: Tienen por objeto identificar las vías y guiar al usuario, proporcionándole la información que pueda necesitar.

Señales transitorias: Pueden ser reglamentarias, preventivas o informativas y serán de color naranja. Modifican transitoriamente el régimen normal de utilización de la vía.

Parágrafo 1º. Las marcas sobre el pavimento constituyen señales de tránsito horizontales. Y sus indicaciones deberán acatarse.

Parágrafo 2º. Es responsabilidad de las autoridades de tránsito la colocación de las señales de tránsito en los perímetros urbanos inclusive en las vías privadas abiertas al público. Las autoridades locales no podrán ejecutar obras sobre las vías públicas sin permiso especial de las autoridades de tránsito que tendrán la responsabilidad de regular los flujos de tránsito para que no se presenten congestiones.

Para la ejecución de toda obra pública que genere congestiones, la autoridad de tránsito local deberá disponer de reguladores de tráfico. Su costo podrá

calcularse dentro del valor de la obra y la vigencia de la vinculación podrá hacerse durante el plazo del contrato de obra respectivo.

Artículo 112. De la obligación de señalizar las zonas de prohibición. Toda zona de prohibición deberá estar expresamente señalizada y demarcada en su sitio previa decisión del funcionario de tránsito competente. No se podrán establecer zonas de prohibición permanentes, salvo por razones de seguridad debidamente justificadas; en todos los demás eventos, la señalización deberá indicar los días y horas en los cuales opera la prohibición. Se exceptúan de ser señalizadas o demarcadas todas aquellas zonas cuyas normas de prohibición o autorización están expresamente descritas en este código. Carecerán de validez la imposición de comparendos por estacionar en zona prohibida cuando fuera de los casos previstos en el artículo 76 en el lugar no exista la señalización prevista en el presente artículo.

Artículo 114. De los permisos. No podrán colocarse señales o avisos en las vías sin que medie permiso o convenio con las autoridades competentes, quienes tendrán en cuenta las disposiciones sobre contaminación visual.

Las autoridades de tránsito podrán ordenar el retiro de vallas, avisos, pasacalles, pendones u otros elementos que estén en la vía pública y que obstaculicen la visibilidad de las señales de tránsito.

Las señales y otros elementos reguladores o indicadores de tráfico en las ciudades no podrán ser dañados, retirados o modificados por los particulares, so pena de incurrir en multa.

Parágrafo. Será sancionado con multa equivalente a tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes, el particular u organismo estatal que dañe, retire o modifique las señales u otros elementos reguladores o indicadores del tráfico en las ciudades.

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 1º. 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 2º. 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.

Ley 1702 de 2013 Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones.

Artículo 16. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. El Observatorio Nacional de Seguridad Vial, hará parte de la estructura administrativa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).Tendrá como función principal apoyar a la Agencia Nacional de Seguridad Vial en la planificación y evaluación de la política, planes y estrategias de seguridad vial por medio del diagnóstico, análisis y la investigación. Las funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) relacionadas con el manejo y gestión de información serán desarrolladas por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Parágrafo. Los representantes de los gremios del transporte público terrestre automotor, serán invitados a las sesiones en que se divulguen cifras relativas a cada modalidad en la proporción o número de delegados que determine el Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. De la misma manera se procederá con representantes del transporte terrestre automotor diferente al transporte público.

Artículo 17. Seguimiento a efectividad de campañas. Las campañas de prevención vial, información, formación y sensibilización en seguridad vial, los estudios técnicos para la calidad de los elementos de protección, previstos en el Plan Nacional de Seguridad Vial y en los planes y estrategias a desarrollar, serán objeto de seguimiento y evaluación de impacto por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial para determinar su eficacia y/o necesidad de ajuste por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Resolución 1885 de 2015 "Por la cual se adopta el manual de señalización vial - Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia"

ARTÍCULO 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto adoptar el "Manual de señalización vial - Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia", el cual forma parte integral del presente acto administrativo.

ARTÍCULO 2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en la presente resolución son aplicables en todo el territorio nacional, para calles, carreteras, ciclorrutas, pasos a nivel de éstas con las vías férreas o cuando se desarrollen obras o eventos que afecten el tránsito sobre las mismas.

ARTÍCULO 3. Responsabilidad de aplicación. Toda entidad pública o persona natural o jurídica que desarrolle la actividad de señalización vial, deberá ceñirse estrictamente a lo establecido en el citado Manual.

Resolución 3443 de 2016 "Por la cual se dictan lineamientos para el control del cumplimiento de las normas que rigen la actividad transportadora."

ARTÍCULO 2o. PLAN ESTRATÉGICO DE CONTROL AL CUMPLIMENTO DEL MARCO NORMATIVO EN TRANSPORTE. Todas las autoridades que tienen en sus competencias la de supervisión, inspección, control y vigilancia del transporte, en todos sus modos y modalidades tienen el deber de elaborar un plan estratégico de control al cumplimiento del marco normativo en transporte que debe incluir entre otras las siguientes actividades:

Acciones Administrativas: Como reportes que se constituyen en el soporte o la prueba indiciaria de un posible incumplimiento de la norma; visitas de inspección en las que se verifique el cumplimiento de las obligaciones por parte de las empresas de transporte en general y para el caso de los generadores del servicio sea de pasajeros o carga en las que se revisen entre otros aspectos, el efectuar descuentos no autorizados; revisión de los actos de delegación y de los actos que contengan la distribución de las funciones al interior de las dependencias encargadas de los asuntos de transporte y tránsito, especialmente en las Alcaldías Municipales.

Acciones operativas o de control en vía: Señalando los puestos de control, las periodicidades y los indicadores de gestión que se incorporen en la estrategia.

PARÁGRAFO. A partir de la publicación de la presente resolución, la Superintendencia de Puertos y Transporte, Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (Ditra), Alcaldes municipales, distritales, autoridades metropolitanas y Secretarías de Tránsito y/o de Movilidad contarán con un (1) mes para elaborar e implementar el plan estratégico de control del cumplimiento de las normas que rigen la actividad transportadora. Al vencimiento de dicho término deberán enviar copia del mismo al Director Territorial del Ministerio de Transporte de su jurisdicción. En el caso de la Superintendencia de Puertos y transporte y de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (Ditra) reportará a la Dirección de transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte.

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"

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

PARÁGRAFO 2: En los distritos y departamentos, además de los municipios de categoría especial, I, II y III que cuenten con Autoridad de tránsito implementarán planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Decreto 1430 DE 2022 "Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031"

ARTÍCULO 4. Articulación con los Planes Locales de Seguridad Vial. Los Planes Locales de Seguridad Vial que diseñen e implementen las entidades territoriales deberán armonizarse con lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, aprobado en el presente Decreto. Dicha armonización deberá ser llevada a cabo dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición del presente Decreto.

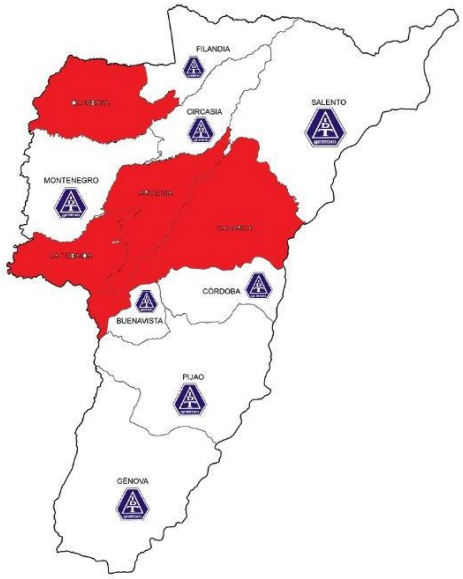
Resolución 20233040025895 por la cual se reglamenta la implementación de los Planes de gestión de la velocidad para municipios, distritos, áreas metropolitanas y departamentos.

Artículo 7. Cumplimiento. Los Distritos y departamentos, además de los municipios de categoría especial, 1, Il y Ill que cuenten con Autoridad de Tránsito, deberán acogerse a lo señalado en la presente Resolución y surtir las etapas de diagnóstico, formulación y adopción en un plazo máximo de veinticuatro (24) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la misma.

1.2. Jurisdicción del IDTQ

El IDTQ posee jurisdicción en los siguientes ocho municipios del departamento del Quindío: Salento, Circasia, Filandia, Montenegro, Córdoba, Buenavista, Pijao y Génova, ya que los municipios de Armenia, Calarcá, La Tebaida, y Quimbaya cuentan con su propio organismo de tránsito.

Ilustración 1. Jurisdicción IDTQ



Fuente: Elaboración propia.

1.3. Manual especifico de funciones y competencias laborales del Instituto Departamental de Tránsito del Quindío

El Instituto Departamental de Transito del Quindío se encuentra conformado con las siguientes dependencias:

- Despacho del Director General
- Subdirección Administrativa y Financiera
- Oficina Asesora Jurídico
- Oficina Asesora de Control Interno de Gestión
- Área Técnica de Vigilancia, Control del Tránsito y Registros.

Ilustración 2. Cargograma general.



Fuente: Manual especifico de funciones y competencias laborales del Instituto Departamental de Tránsito del Quindío.

El cargograma del área técnica de vigilancia, control del tránsito y registros, está compuesto por los siguientes cargos:

- Técnico administrativo
- Técnico operativo.
- Subcomandante de tránsito.
- Agente de tránsito.
- Auxiliar administrativo.
- Auxiliar administrativo.
- Auxiliar administrativo.
- Auxiliar de servicios generales.

Ilustración 3. Cargograma del área técnica.



Fuente: Manual especifico de funciones y competencias laborales del Instituto Departamental de Tránsito del Quindío.

Donde se logra identificar que aparte del Profesional Universitario del Área Técnica de Vigilancia, Control de Tránsito y Registros y del Técnico Operativo, cuya formación para ambos es en Derecho, el área técnica no cuenta con otro profesional con formación en movilidad ni en transporte.

1.4. Fallecidos y lesionados por siniestros de tránsito

1.4.1. Colombia

Para el periodo enero - diciembre del año 2023 los siniestros viales en Colombia han dejado 8.168 personas fallecidas y 29.482 valoraciones médico-legales a personas lesionas por siniestros viales. Esto muestra un aumento del 23.09% en el total de fallecidos y un aumento del 8.33% 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 diciembre en 15.66[1], siendo los Usuario moto las víctimas más afectadas, representando un 62.4% del total de fallecidos y un 60.5% del total de casos de personas valoradas.

A nivel regional se destacan por su elevada cifra de fallecidos los departamentos de Antioquia, Valle Del Cauca y Cundinamarca que representan el 13.1%, 10.2% y 8% del total de fallecidos respectivamente. En comparación con el promedio departamental de los últimos cinco años, los departamentos que tuvieron un mayor aumento en la cifra de fallecidos fueron Antioquia, Cundinamarca y Bogotá DC con 230, 165 y 103 fallecidos por encima del promedio.[2]

1.4.2. Quindío

Fallecidos: de acuerdo con la información procesada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), en el periodo enero - diciembre de 2023 se registraron un total de 103 personas fallecidas. Esta cifra muestra un aumento del 1.18% (1.2 víctimas) en el total de fallecidos en comparación con el promedio de los periodos enero - diciembre de los años 2018-2022 y muestra una disminución del -19.53% respecto al año 2022.

Casos de personas lesionadas valoradas por siniestros viales: de acuerdo con la información procesada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), en el periodo enero - diciembre de 2023 se registraron un total de 509 valoraciones médico legales a personas lesionadas por siniestros viales. Estas cifras muestran una disminución del -15.42% (-92,8 valoraciones) en el total valoraciones realizadas en comparación con el promedio del periodo enero - diciembre de los años 2018- 2022.[3]

1.4.3. Municipios en la jurisdicción del IDTQ

Para las vigencias 2016 - 2019 y 2020 – 2023, se presentó un aumento del 105% en la tasa de fallecidos y una reducción del 41% en la tasa de personas lesionadas valoradas por siniestros viales. Sin embargo, en los últimos tres años se ha presentado un aumento significativo tanto en la tasa de fallecidos como de lesionados.

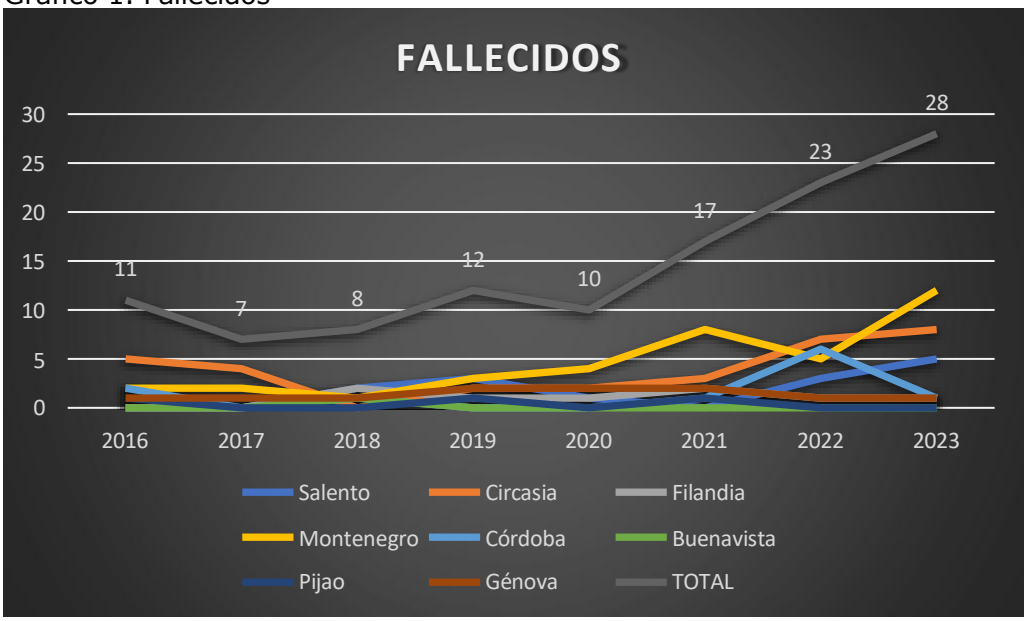
---

[1] Tasa calculada usando el total poblacional proyectado para el año 2023 con base en el censo nacional de población y vivienda de 2018.

[2] (S/f). Gov.co. Recuperado el 24 de mayo de 2024, de https://www.ansv.gov.co/sites/default/files/2024-02/Boletin_Quindio_diciembre_2023.pdf

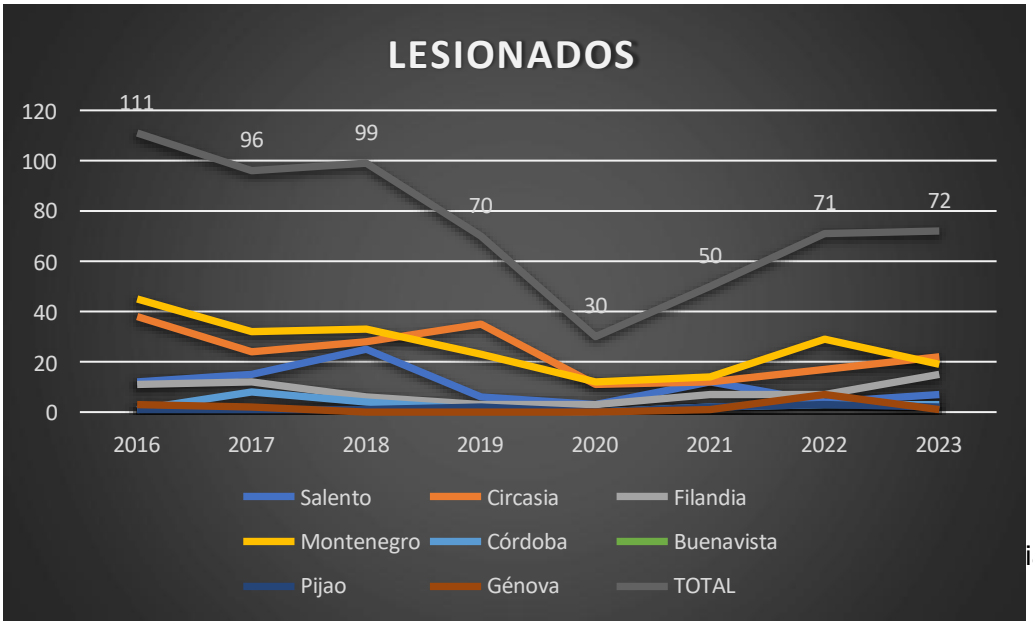
[3] (S/f). Gov.co. Recuperado el 24 de mayo de 2024, de https://www.ansv.gov.co/sites/default/files/2024-02/Boletin_Quindio_diciembre_2023.pdf

Gráfico 1. Fallecidos



Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Gráfico

2. Lesionados



ial.

El análisis de los fallecidos y lesionados en los municipios de la jurisdicción del Instituto Departamental de Tránsito del Quindío proporciona una visión integral de la magnitud del problema de mortalidad y lesiones. Los datos recopilados entre 2016 y 2023 muestran las tendencias anuales y el total acumulado de ambos indicadores, lo que permite una evaluación detallada y precisa.

1.4.3.1. Fallecidos

Indicadores Clave:

- **Número total de fallecidos por año y municipio**
- **Tasa de variación anual**
- **Total acumulado de fallecidos por municipio**

Datos y Resultados:

Tabla 1. Fallecidos

Municipio	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**Total**
Salento	0	0	2	3	1	0	3	5	**14**
Circasia	5	4	0	2	2	3	7	8	**31**
Filandia	0	0	2	1	1	2	1	1	**8**
Montenegro	2	2	1	3	4	8	5	12	**37**
Córdoba	2	0	1	0	0	1	6	1	**11**
Buenavista	0	0	1	0	0	0	0	0	**1**
Pijao	1	0	0	1	0	1	0	0	**3**
Génova	1	1	1	2	2	2	1	1	**11**
Total	**11**	**7**	**8**	**12**	**10**	**17**	**23**	**28**	**116**

Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Tasa de Variación Anual:

- **2017**: -36%
- **2018**: 14%
- **2019**: 50%
- **2020**: -17%
- **2021**: 70%
- **2022**: 35%
- **2023**: 22%

Tendencias Generales:

El número total de fallecidos ha mostrado una tendencia creciente significativa desde 2016 hasta 2023, pasando de 11 fallecidos en 2016 a 28 fallecidos en 2023. Esto representa un aumento acumulado del 105% durante el período de estudio.
Variaciones Anuales:

Las tasas de variación anual indican fluctuaciones importantes, con una disminución del 36% en 2017, seguida de incrementos notables en los años 2019 (50%) y 2021 (70%). Los años 2020 y 2021 registraron una disminución del 17%, probablemente debido a variaciones en factores contextuales como la pandemia de COVID-19 y otras influencias externas.

Municipios con Mayor Incidencia:

- **Montenegro:** Con 37 fallecidos, este municipio presenta el mayor número de fallecidos acumulados, destacándose especialmente en los años 2021 (8 fallecidos) y 2023 (12 fallecidos).
- **Circasia:** Totalizando 31 fallecidos, Circasia también muestra un incremento notable, especialmente en 2022 y 2023.
- **Salento:** Aunque comienza con cifras bajas, Salento ha visto un aumento significativo en 2023 con 5 fallecidos, acumulando un total de 14 fallecidos.

Municipios con Menor Incidencia:

- **Buenavista:** Con solo 1 fallecido registrado en 2018, Buenavista presenta la menor incidencia de fallecidos.
- **Pijao:** Registrando un total de 3 fallecidos a lo largo del período, Pijao también muestra una baja incidencia.

1.4.3.2. Lesionados

Indicadores Clave:

- **Número total de lesionados por año y municipio**
- **Tasa de variación anual**
- **Total acumulado de lesionados por municipio**

Datos y Resultados:

Tabla 2. Lesionados

Municipio	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total
Salento	12	15	25	6	3	12	4	7	**72**
Circasia	38	24	28	35	11	12	17	22	**149**
Filandia	11	12	6	3	3	7	7	15	**53**
Montenegro	45	32	33	23	12	14	29	19	**162**
Córdoba	1	8	4	1	0	2	3	3	**21**
Buenavista	0	2	2	0	1	0	1	3	**9**
Pijao	1	1	1	2	0	2	3	2	**11**
Génova	3	2	0	0	0	1	7	1	**11**
Total	**111**	**96**	**99**	**70**	**30**	**50**	**71**	**72**	**488**

Tasa de Variación Anual:

- **2017**: -14%
- **2018**: 3%
- **2019**: -29%
- **2020**: -57%
- **2021**: 67%
- **2022**: 42%
- **2023**: 1%

Tendencias Generales:

El número total de lesionados ha mostrado fluctuaciones significativas a lo largo del período de estudio. El total acumulado de lesionados en los ocho años analizados es de 488, con una variación anual considerable, especialmente notable en 2020 con una disminución del 57%, posiblemente debido a la reducción de movilidad y actividades durante la pandemia de COVID-19.

Variaciones Anuales:

Las tasas de variación anual indican fluctuaciones importantes, con una disminución del 29% en 2019, un fuerte descenso del 57% en 2020, y un notable aumento del 67% en 2021. Estas variaciones reflejan cambios en las condiciones socioeconómicas, políticas públicas, y otras influencias externas.

Municipios con Mayor Incidencia

- **Montenegro:** Con 162 lesionados acumulados, Montenegro presenta el mayor número de lesionados, con picos en 2016 (45 lesionados) y 2022 (29 lesionados).
- **Circasia:** Totalizando 149 lesionados, Circasia muestra una alta incidencia, especialmente en los años 2016 (38 lesionados) y 2019 (35 lesionados).

Municipios con Menor Incidencia

- **Buenavista:** Con solo 9 lesionados en total, Buenavista presenta la menor incidencia.
- **Pijao** y **Génova:** Ambos municipios tienen 11 lesionados acumulados, mostrando una baja incidencia comparada con otros municipios.

Conclusión

La magnitud actual del problema de fallecidos y lesionados en la región es considerable, con un incremento preocupante en los fallecidos y fluctuaciones significativas en los lesionados. Los municipios de Montenegro y Circasia son los más afectados en ambos indicadores.

1.5. Convenios Interadministrativos en la vigencia 2024

1.5.1. Municipio de Filandia

Se realizo Convenio Interadministrativo No. COIA 002-2024 SG del 24 de mayo de 2024, celebrado entre el Municipio de Filandia y el Instituto Departamental de Tránsito del Quindío, cuyo objeto es "Aunar esfuerzos entre el Municipio de Filandia, Quindío y el Instituto Departamental de Tránsito del Quindío con el fin de apoyar todas las actividades y operaciones de vigilancia y control del tránsito dentro del municipio", mediante el cual el municipio de Filandia transferirá el valor de
$40.000.000 al Instituto para la ejecución del mencionado convenio y se establecieron las siguientes obligaciones especificas por parte del Instituto Departamental de Tránsito del Quindío:

(…)

A. Actividades educativas y formativas en los planteles a los estudiantes del grado 11, con el fin de que estos. cumplan con su servicio social como reguladores viales

en el municipio y permitiendo la multiplicación como actores viales dentro del perímetro urbano de la localidad acogiéndonos a la ley 1503 del 2011.
B. Realizar actividades de operaciones de vigilancia y control del tránsito dentro de la Jurisdicción del Municipio de Filandia, Quindío. E incluir el municipio en el diseño e implementación del PECCIT en el manejo del Sistema de información, seguimiento e implementación del Plan Estratégico de control, contra la ilegalidad en el transporte. Y poner el apoyo del personal para diligenciar y manejo de la plataforma.
(…)
G. Realizar la remarcación horizontal longitudinal y transversal de la señalización en mínimo 10 intercesiones o puntos críticos de accidentalidad de esta forma generar fortalecimiento de la señalización vial para el Municipio de Filandia según lo establece el manual de señalización y demás normas complementarias. Y la señalización del parque principal en su totalidad.

1.5.2. Municipio de Salento

Se realizo Convenio Interadministrativo No. 005 del 08 de junio de 2024, celebrado entre el Municipio de Salento y el Instituto Departamental de Tránsito del Quindío, cuyo objeto es "Aunar esfuerzos entre el Municipio de Salento, Quindío y el Instituto Departamental de Tránsito del Quindío de apoyar todas las actividades de educación, señalización, operación, vigilancia y control del tránsito dentro del municipio de Salento, Quindío", mediante el cual el municipio de Salento transferirá el valor de $60.000.000 al Instituto para la ejecución del mencionado convenio y se establecieron las siguientes obligaciones especificas por parte del Instituto Departamental de Tránsito del Quindío:

(…)

c) Actividades educativas y formativas en los planteles a los estudiantes del grado 11, con el fin de que estos cumplan con su servicio social como reguladores viales en el municipio y permitiendo la multiplicación como actores viales dentro del perímetro urbano de la localidad acogiéndonos a la ley 1503 del 2011
d) Realizar actividades de operaciones de vigilancia y control del tránsito dentro de la Jurisdicción del Municipio de Salento, Quindío. E incluir el municipio en el diseño e implementación del PECCIT en el manejo del Sistema de información, seguimiento e implementación del Plan Estratégico de control, contra la ilegalidad en el transporte. Y poner el apoyo del personal para diligenciar y manejo de la plataforma.

(…)

h) Realizar la remarcación de la señalización en mínimo 10 intercesiones o puntos críticos de accidentalidad de esta forma generar fortalecimiento de la señalización vial para el Municipio de Salento según lo establece el manual de señalización y demás normas complementarias

I) Realizar la señalización y remarcación del parque principal en su totalidad.

J) Contratar el personal idóneo respaldado por la resolución 1885 del 2015 para realizar un estudio técnico de señalética que permitan la mitigación del riesgo vial en la intersección ubicada en la Calle 3 con carrera 4 en el casco urbano.

K) Asesorar de manera técnica y jurídica los casos donde se vincule a el municipio en un accidente de tránsito y trasporte

1.6. Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial – ROT

Que se el Instituto Departamental de Tránsito del Quindío suscribió el acuerdo de entendimiento No. AE 002-2023 - ANEXO No. 109-2024 con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, cuyo objeto es "AUNAR ESFUERZOS PARA LA CONFORMACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA INSTANCIA DE PARTICIPACIÓN INTERINSTITUCIONAL DENOMINADA RED DE OBSERVATORIOS TERRITORIALES DE SEGURIDAD VIAL – ROT–, CON EL FIN DE APOYAR EN LA FORMULACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS DESDE LOS TERRITORIOS Y A PARTIR DE LA GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO".

1.7. Conclusión

La contratación de un profesional en Ingeniería Industrial, especialista en Movilidad y Transporte, es fundamental para el Instituto Departamental de Tránsito del Quindío (IDTQ) debido a la complejidad y magnitud de las responsabilidades que tiene la entidad en el marco normativo vigente. La evolución de las funciones del IDTQ, establecidas por diversas ordenanzas y regulaciones, como la Ordenanza No. 004 de 2024 que adopta el Plan de Desarrollo Departamental 2024-2027, subraya la necesidad de mejorar la conectividad, la seguridad vial, y la movilidad sostenible en la región. El especialista garantizará la correcta implementación de los convenios interadministrativos, apoyará las actividades de señalización, educación vial, informe de seguridad vial, elaboración de documentos de planeación y asegurará el cumplimiento de la normativa relacionada con la seguridad vial y el tránsito. Además, su experiencia permitirá al IDTQ enfrentar los desafíos actuales, como la alta tasa de accidentalidad en municipios críticos, y fortalecer la gobernanza colaborativa con las autoridades locales, contribuyendo así al desarrollo territorial y a la calidad de vida en el Quindío.

Se deja constancia que el presente requerimiento se encuentra incluido dentro del Plan Anual de Adquisiciones aprobado para esta vigencia.

Es por lo anterior, que resulta necesario para el Instituto Departamental de Tránsito del Quindío la contratación de una persona que cuente con la idoneidad y experiencia para ejecutar las actividades y satisfacer la necesidad anteriormente descrita.

Quindío, expidió certificado en el que consta que, en la planta de personal del Instituto, no existe personal o no se dispone de personal suficiente, para el cumplimiento del objeto y las actividades que se pretende contratar.

El procedimiento de contratación se adelantará a través de la causal de contratación directa, por tratarse de un contrato de prestación de servicios por lo que es pertinente darle aplicación a lo señalado en el literal h, numeral 4, del artículo 2 de la ley 1150 de 2007 y en concordancia con lo establecido en el artículo 2.2.1.2.1.4.9 del Decreto 1082 de 2015, además teniendo en cuenta la capacidad del proponente para ejecutar el objeto contractual, así como su idoneidad y su experiencia directamente relacionada con el área de que se trata, sin ser necesario obtener varias ofertas.

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015, se realiza el presente estudio previo en el cual se determina la necesidad y conveniencia de celebrar un contrato de prestación de servicios profesionales o de apoyo a la gestión que brinde apoyo y acompañamiento en las diferentes tareas y/o actividades descritas, dando cumplimiento a los fines esenciales del Estados los principios de la función administrativa, los lineamientos y principios de la contratación Estatal.

2. EL OBJETO A CONTRATAR CON SUS ESPECIFICACIONES

2.1. OBJETO DEL CONTRATO A CELEBRAR: PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES PARA APOYAR AL INSTITUTO DEPARTAMENTAL DE TRANSITO DEL QUINDIO PARA LA ELABORACION DE CONCEPTOS TECNICOS, REVISION Y ACTUALIZACION DE LA INFORMACION EN TEMAS DE SEÑALIZACION Y MOVILIDAD EN LA JURISDICCION, ADEMAS DE ACOMPAÑAR LOS PLANES MISIONALES DE LA ENTIDAD, Y DOCUMENTOS DE PLANEACION DEL PROYECTO "FORTALECIMIENTO DE LA MOVILIDAD EN LAS VIAS DE LA JURISDICCION DEL INSTITUTO DEPARTAMENTAL DE TRANSITO DEL QUINDIO.

2.2. PLAZO DE EJECUCIÓN: Tres (03) meses.

2.3. LUGAR DE EJECUCIÓN: INSTITUTO DEPARTAMENTAL DE TRÁNSITO DEL QUINDÍO, KILOMETRO 1 VÍA ARMENIA-CIRCASIA Y/O EN LA JURISDICCIÓN DEL DEPARTAMENTO DEL QUINDÍO.

2.4. VALOR DEL CONTRATO: VEINTE MILLONES DE PESOS M/CTE ($ 20.000.000).

2.5. **FORMA DE PAGO:** El Instituto Departamental de Transito del Quindío cancelara el valor total del contrato en **TRES (03) PAGOS MENSUALES VENCIDOS, CADA UNO POR VALOR DE TRES MILLONES DE PESOS M/CTE ($ 3.000.000)**, previa presentación de la respectiva factura o cuenta de cobro, de acuerdo al informe de ejecución contractual presentado por el Contratista debidamente avalado por el supervisor, previa presentación y previa verificación del pago de aportes al sistema general de seguridad social integral según sea el caso y demás documentos señalados en el artículo 617 del Estatuto Tributario, certificación de aportes a seguridad social (y/o parafiscales en caso de estar obligado) y de acuerdo con la disponibilidad del P.A.C. (Plan Anual Mensualizado de Caja).

2.6. SUPERVISIÓN: La supervisión será ejercida por **ASTRID YESENIA HIDALGO GARZÓN** con funciones de **PROFESIONAL UNIVERSITARIO ADSCRITO AL ÁREA TÉCNICA DE VIGILANCIA, CONTROL DE TRÁNSITO Y REGISTROS DEL INSTITUTO DEPARTAMENTAL DE TRÁNSITO DEL QUINDÍO "IDTQ"**, o quien haga sus veces.

La supervisión contractual consiste en el seguimiento técnico, administrativo, financiero, jurídico y contable al objeto del contrato. Puede tratarse de un seguimiento único o de un seguimiento a través de varios funcionarios vinculados a la planta de la administración municipal.

2.7. OBLIGACIONES PARA DESARROLLAR EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO A CELEBRAR.

2.7.1. OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA:

2.7.1.1. OBLIGACIONES GENERALES:

- Cumplir el contrato a cabalidad, teniendo en cuenta lo señalado en los estudios previos, la invitación, la propuesta y el contrato.
- Presentar los informes y/o (productos), de conformidad con lo establecido en el contrato.
- De conformidad con el artículo 50 de la ley 789 de 2002 y el artículo 1 de la ley 828 de 2003, el contratista se obliga a cumplir y acreditar con los documentos correspondientes que se encuentra al día en el pago de aportes relativos al Sistema de Seguridad Social Integral (salud, pensión y ARL) durante la ejecución del contrato, cumpliendo además con las obligaciones derivadas de la Ley 100 de 1993 y los decretos 1703 de 2002, 510 de 2003, Ley 1562 de 2012, artículo 16 del Decreto
  0723 de 2013.2.2, artículo 41 inciso 2 de la ley 80 de 1993 modificado por el artículo 23 de la ley 1150 de 2007, Ley 1562 de 2012, el Decreto 1273 de 2018 y demás normas concordantes.
- Reportar al supervisor de manera inmediata, cualquier novedad o anomalía que pueda afectar la ejecución del contrato.
- Guardar total reserva de la información que por razón de sus obligaciones y desarrollo de sus actividades obtenga.
- Suscribir juntamente con el supervisor del contrato, el acta de inicio y actas que se requieran.
- Responder por los documentos físicos o magnéticos elaborados o entregados con ocasión de la ejecución del contrato, así como responder por la seguridad y el debido manejo de los documentos y registros propios de la Entidad, para que reposen en la dependencia correspondiente.
- Administrar, conservar y entregar al término del contrato todos los archivos documentales producidos en desarrollo del objeto contractual y el Formato Único de Inventario Documental, en aplicación de la Ley 594 de 2000 (Ley General de Archivo), y responder por el buen estado (salvo deterioro por su normal uso) de los bienes que le sean entregados para el cumplimiento del objeto contractual. Serán de propiedad de la Entidad Estatal los resultados de los estudios, investigaciones y en general los informes y trabajos realizados para cumplir el objeto de este contrato. El Contratista no podrá hacer uso de los mismos para fines diferentes a los del trabajo mismo, sin autorización previa, expresa y escrita

de la Entidad Estatal.

- Suministrar al supervisor del contrato toda la información que le sea solicitada para verificar el correcto y oportuno cumplimiento de las obligaciones que contrae, de acuerdo con los artículos 4º y 5º de la Ley 80 de 1993.
- Acatar y aplicar de manera diligente las observaciones y recomendaciones, que se encuentren enmarcadas dentro del objeto del contrato, impartidas por el supervisor del contrato.
- Responder en los plazos que el Instituto Departamental de Tránsito del Quindío establezca en cada caso, los requerimientos de aclaración o de información que le formule.
- Conocer a cabalidad el estudio previo, la invitación, la propuesta y el contrato, para realizar la ejecución de este con eficiencia y eficacia. En el evento de que exista inconsistencia y/o diferencia entre los estudios previos frente a la propuesta del CONTRATISTA, prevalecerá lo establecido en los estudios previos.
- Obrar con lealtad y buena fe durante la ejecución del contrato, evitando dilaciones y trabas.
- No acceder a peticiones o amenazas de quienes actúen por fuera de la Ley con el fin de obligar a hacer u omitir algún acto o hecho en contra de la ley. Cuando se presenten tales peticiones o amenazas futuro contratista deberá informar inmediatamente de su ocurrencia a la entidad contratante y a las demás autoridades competentes para que ellas adopten las medidas y correctivos que fueren necesarios. El incumplimiento de esta obligación y la celebración de los pactos o acuerdos prohibidos dan lugar a la declaratoria de caducidad.
- Atender con prontitud y diligencia las actividades solicitadas en cumplimiento de las obligaciones establecidas en el contrato.
- Presentar los informes pertinentes al supervisor del contrato designado, donde relacione las actividades desarrolladas durante el periodo ejecutado en desarrollo del objeto contractual.
- Las demás que contribuyan a garantizar el cumplimiento del contrato y las que por su naturaleza le sean atribuibles conforme al objeto y alcance de este, en especial las señaladas en el artículo 5º de la ley 80 de 1993.

2.7.1.2. OBLIGACIONES ESPECÍFICAS:

1. Asistir en el diseño e implementación de la estructura organizacional y operativa del Observatorio Vial, definiendo los procesos de recopilación, almacenamiento y análisis de datos para su correcto funcionamiento.

2. Colaborar en la elaboración de informes técnicos trimestrales sobre el estado de la seguridad vial en la jurisdicción, basados en el análisis de datos y estadísticas actualizadas.

3. Acompañar la actualización de los estudios técnicos y contribuir en la elaboración de informes de seguimiento de las vías jurisdicción del IDTQ, que permitan identificar las vías donde se ha realizado demarcación y aquellas que requieren mantenimiento, garantizando la recopilación, análisis y consolidación de la información técnica.

4. Facilitar el desarrollo del Comité Departamental de Seguridad Vial y del Consejo Territorial de Seguridad Vial, garantizando la participación de los actores clave y promoviendo su operatividad.

5. Contribuir en la adopción y seguimiento del Plan Departamental de Seguridad

Vial, asegurando su alineación con las políticas nacionales y departamentales, y proponiendo mejoras en su ejecución.

6. Intervenir en la formulación del Plan Estratégico de Control Contra la Ilegalidad en el Transporte (PECCIT), estableciendo estrategias y acciones concretas para su implementación efectiva.

7. Acompañar la formulación y adopción del Plan de Gestión de Velocidad, proponiendo estrategias para reducir el riesgo vial y mejorar la movilidad en la jurisdicción.

8. Apoyar en la formulación e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial del Instituto Departamental de Tránsito del Quindío, en relación con los aspectos técnicos de la seguridad vial, la movilidad y el tránsito.

9. Apoyar la revisión, verificación, aprobación y seguimiento de los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) que estén bajo análisis del Instituto Departamental de Tránsito del Quindío (IDTQ).

10. Asistir al Instituto Departamental de Tránsito del Quindío (IDTQ) en la respuesta a derechos de petición y emisión de conceptos técnicos, así como proporcionar apoyo en el seguimiento a la ejecución de las obligaciones de los contratos y/o convenios en los que participe el IDTQ en relación con la movilidad, seguridad vial y tránsito.

2.7.2. OBLIGACIONES DEL CONTRATANTE:

1. Suscribir el acta de inicio.
2. Hacer cumplir la ejecución del contrato a cabalidad, teniendo en cuenta lo señalado en los estudios previos, la invitación, la propuesta y el contrato.
3. Suministrar la información, documentos e insumos necesarios que requiera el contratista para el cabal cumplimiento del objeto del contrato.
4. Realizar los pagos correspondientes previa certificación de cumplimiento suscrita por el Supervisor del Contrato en las condiciones pactadas.
5. Ejercer la supervisión del contrato para verificar el cumplimiento de las obligaciones del contratista.
6. Exigir y verificar, por intermedio del funcionario designado para ejercer la vigilancia y control de la ejecución del contrato, el cumplimiento de las obligaciones del contratista frente al pago de los aportes al sistema de seguridad social integral (salud, pensión y riesgos laborales), conforme a lo dispuesto en el artículo 50 de la ley 789 de 2002 y ley 829 de 2003, el Decreto 1273 de 2018.
7. Exigir al CONTRATISTA la información que considere necesaria sobre el desarrollo del mismo, en forma directa o a través del supervisor del contrato.
8. Intervenir en cualquier etapa del contrato a través del Supervisor.
9. Verificar a través del supervisor, que la ejecución del presente contrato se realice en forma eficaz y oportuna.
10. Colaborar con el CONTRATISTA en lo que sea necesario para el cabal cumplimiento de sus obligaciones.
11. Establecer los correctivos necesarios en caso de presentarse algún tipo de obstáculo, problema o irregularidad en el desarrollo del contrato.
12. Obrar con lealtad y buena fe durante la ejecución del contrato.
13. Las demás inherentes a este tipo de contrato y en especial las señaladas en el

artículo 4º de la ley 80 de 1993.

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

3.1. FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE SOPORTAN LA MODALIDAD DE SELECCIÓN.

El procedimiento de contratación que se pretende adelantar se realizará bajo la modalidad de selección **CONTRATACION DIRECTA**, conforme a lo estipulado en la **Ley 1150 de 2007 Articulo 2 Numeral 4 Literal H** *"(…) Para la prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión, o para la ejecución de trabajos artísticos que sólo puedan encomendarse a determinadas personas naturales;(…)"* reglamentado por el **Artículo 2.2.1.2.1.4.9 y siguientes del Decreto Reglamentario 1082 de 2015**. "*Las Entidades Estatales pueden contratar bajo la modalidad de contratación directa la prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión con la persona natural o jurídica que esté en capacidad de ejecutar el objeto del contrato, siempre y cuando la Entidad Estatal verifique la idoneidad o experiencia requerida y relacionada con el área*

de que se trate. En este caso, no es necesario que la Entidad Estatal haya obtenido previamente varias ofertas, de lo cual el ordenador del gasto debe dejar constancia escrita. Los servicios profesionales y de apoyo a la gestión corresponden a aquellos de naturaleza intelectual diferentes a los de consultoría que se derivan del cumplimiento de las funciones de la Entidad Estatal, así como los relacionados con actividades operativas, logísticas, o asistenciales".

3.2. JUSTIFICACIÓN DE LOS FACTORES DE SELECCIÓN.

Por tratarse de contratos de prestación de servicios, de conformidad a lo contemplado en el Artículo 2.2.1.2.1.4.9 del Decreto 1082 de 2015, la entidad estatal puede contratar bajo la modalidad de contratación directa, teniendo en cuenta la capacidad del proponente para ejecutar el objeto contractual, así como su idoneidad y su experiencia directamente relacionada con el área de que se trata, sin ser necesario obtener varias ofertas.

EN ESTE CASO SE REQUIERE DE UNA PERSONA QUE ACREDITE TÍTULO PROFESIONAL, TITULO DE ESPECIALIZACIÓN EN TEMAS AFINES A LA SEGURIDAD VIAL Y/O SEÑALIZACIÓN VIAL Y QUE CERTIFIQUE COMO MÍNIMO UN (03) AÑOS DE EXPERIENCIA PROFESIONAL RELACIONADA CON LA SEGURIDAD VIAL Y/O SEÑALIZACIÓN Y DEMARCACIÓN VIAL.

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

Para todos los efectos legales y fiscales la eventual contratación se soportará en los valores consultados y establecidos en el mercado, y por referencia de las contrataciones anteriores que reposan en los archivos del Instituto. Ahora, teniendo en cuenta la capacidad, experiencia, idoneidad y los estudios requeridos para la ejecución del objeto contractual, la Subdirección Administrativa y Financiera del Instituto Departamental de Tránsito del Quindío estima que el valor el valor total de los honorarios asciende a la suma de **NUEVE MILLONES DE PESOS M/CTE ($ 9.000.000)**, el cual será cancelado con cargo al Certificado de **Disponibilidad Presupuestal No. 0075 DEL 04 DE MARZO DE 2025**,

Código: 2.3.5.02.09.240901000.2024003630018.91114_1 **rubro** Servicios de planificación económica, social y estadística de la administración pública - Informes de seguridad vía, **Código** 2.3.5.02.09.240901003.2024003630018.91115_1 **rubro** Servicios gubernamentales de investigación y desarrollo - Observatorio vial en funcionamiento, **Código** 2.3.5.02.09.240901400.2024003630018.91114_1 **Rubro** Servicios de planificación económica, social y estadística de la administración pública - Documentos de planeación, expedido por el Técnico Financiero de la Subdirección Administrativa y Financiera.

5. LOS CRITERIOS PARA SELECCIONAR LA OFERTA MÁS FAVORABLE.

En desarrollo del principio del deber de selección objetiva descrito en el artículo 29 de la ley 80 de 1993, y lo contemplado en el artículo 2.2.1.2.1.4.9 del Decreto 1082 de 2015, la entidad estatal puede contratar bajo la modalidad de contratación directa, teniendo en cuenta la capacidad del proponente para ejecutar el objeto contractual, así como su idoneidad y su experiencia directamente relacionada con el área de que se trata, sin ser necesario obtener varias ofertas.

6. EL ANÁLISIS DE RIESGO Y LA FORMA DE MITIGARLO.

La Ley 80 de 1.993 en su Artículo 25 numerales: 6, 7, 9 y 12, y en especial lo dispuesto en la Ley 1150 del año 2.007 en su Artículo 4, como también el Decreto Único Reglamentario 1082 del año 2.015 en su Artículo: 2.2.1.1.1.6.3**;** es una obligación legal que las Entidades Estatales en los pliegos de condiciones o sus equivalentes incluyan la: estimación, tipificación y asignación de los riesgos previsibles involucrados en la contratación que se pretende adelantar. **Por lo anterior, a continuación, se establece la siguiente Matriz del Riesgo:**

Nro.	Clase	Fuente	Etapa	Tipo	DESCRIPCIÓN (Qué puede pasar y cómo puede ocurrir)	Consecuencia de la ocurrencia de la evento	Probabilidad (valoración)	Impacto (valoración)	Categoría según Valoración Total del Riesgo (Sumatoria de	Prioridad
1	General	Interno	Planeación	Operacional	Se presenta cuando la definición de la necesidad y el objeto establecido en el estudio previo, no se ajusta a la modalidad de selección aplicable.	Retrasos en la revisión y ajuste del estudio previo por parte del personal a cargo del tema.	Probable (4)	Menor (2)	Alto	Alta
2	General	Externo	Selección	Operacional	Se presenta cuando en el mercado no existe suficiente oferta de profesionales y personal de Apoyo que cumplan con el perfil requerido para la	Retraso en el proceso de selección del contratista, que afecta l	Raro (1)	Menor (2)	Bajo	Baja

					ejecución del contrato.	a satisfacción de la necesidad.				
3	General	Externo	Contratación	Operacional	Se presenta cuando el contratista seleccionado no firma el contrato en el plazo establecido.	Retraso en el inicio de la ejecución del contrato y afectación en el logro de los objetivos y satisfacción de la necesidad propuesta.	Improbable (2)	Menor (2)	Bajo	Baja
4	General	Externo	Contratación	Tecnológico	Ocurre cuando se verifican fallas en la disponibilidad del Sistema de Contratación Pública – SECOP (www.colombiacompra.gov.co)	Retraso o incumplimiento de los plazos legales para la publicación de los actos y/o documentos derivados de los procesos contractuales	Posible (3)	Insignificante (1)	Bajo	Baja
5	General	Externo	Ejecución	Operacional	Ocurre cuando se presentan retrasos o incumplimientos en la entrega de los informes y/o productos a cargo del contratista, con ocasión de la ejecución del contrato.	Afectación de la ejecución del contrato, satisfacción de la necesidad y posible incumplimiento de las obligaciones	Posible (3)	Mayor (4)	Alto	Alta

						y actividades pactadas en el contrato.				
6	General	Externa	Ejecución	Regulatorio	Se presenta por la expedición de normas que impongan nuevos tributos, impuestos o cargas parafiscales, que pueden afectar el equilibrio económico del contrato.	Genera una carga adicional a las previstas, que puede afectar a cualquiera o a las dos partes del contrato.	Improbable (2)	Menor (2)	Bajo	Baja

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

Atendiendo el contenido del inciso 5 del artículo 7 de la Ley 1150 de 2.007 y lo dispuesto en el artículo 2.2.1.2.1.4.5 del Decreto 1082 de 2015, y como quiera que se trata de contrato de prestación de servicios profesionales y/o de apoyo a la gestión cuyo valor NO supera el diez por ciento (10%) de la menor cuantía establecida para esta entidad, aunado al hecho que su valor se cancelará mediante pagos mensuales vencidos previa aprobación del supervisor del contrato, **NO se exigirá al contratista la constitución de garantía para el desarrollo del objeto contractual.**

8. LA INDICACIÓN DE SI EL PROCESO DE CONTRATACIÓN ESTÁ COBIJADO POR UN ACUERDO COMERCIAL.

(Numeral 8 del artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015). El presente contrato no está cobijado por un acuerdo internacional o con tratado de libre comercio.

o.f

JUAN CAMILO GIL DUSSAN
Subdirector Administrativo y Financiero
Instituto Departamental de Tránsito del Quindío (IDTQ)

Elaboró componente jurídico: Oscar Eduardo Duque Valencia – Abogado Contratista Oficina Asesora Jurídica IDTQ
Revisó y aprobó componente jurídico: Cristian Alberto Orozco Castillo– Asesor Jurídico IDTQ