**EL INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA-** en cumplimiento de lo señalado el Estatuto General de la Contratación Estatal, especialmente acatando lo establecido en los numerales 7 y 12 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993 y en el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del decreto 1082 de 2015, elabora los siguientes estudios previos:

| FECHA | |
|---|---|
| JULIO | 2025 |

**DEPENDENCIA SOLICITANTE**
(SUBDIRECCIÓN JURÍDICA

## 1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD

(Art. 2.2.1.1.2.11 Numeral 1, Decreto 1082 de 2015) Por qué o para que se requiere el bien o servicio

## CONTRATO DE CONSULTORÍA

El artículo 2 de la Constitución Política de Colombia establece que los fines esenciales del Estado son servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.

Que, la Constitución Política de Colombia Establece en su Artículo 24, que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para la garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público. Además, en el Artículo 2, establece que las autoridades de la República están instituidas para salvaguardar a las personas en su vida, honra y bienes.

Que, el artículo 209 señala que la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones. Además, dispone que las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado y que la administración pública, en todos sus órdenes, contará con un sistema de control interno ejercido en los términos que determine la ley.

Que, la Ley 769 de 2002 Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre en Colombia y la Ley 1383 de 2010 que la reforma. Buscan la organización del tránsito en el territorio colombiano y la prevención de la siniestralidad vial con sus consecuencias nocivas para la vida y la integridad Norma Descripción personal. El Código promulga como principios rectores la seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, la libre circulación, la educación y la descentralización. Artículo 4, “PARÁGRAFO 1o. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deberán ser orientadas a la prevención y a la asistencia técnica y humana a los usuarios en la vía” Decreto Nacional No. 2053 de 2003 Artículos 2 y 14, Establece las competencias del Ministerio de Transporte para formular las políticas en materia de seguridad vial. De acuerdo a lo establecida en la ley 769 de 2002.

Que, la Ley 1503 del 29 diciembre de 2011 Del Ministerio de Transporte, "Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía", definió los lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía. La Ley involucra a los actores de la movilidad tanto públicos como privados en la enseñanza de la educación y seguridad vial y en la disminución de la siniestralidad vial, como responsabilidad de todos.

Que, la Seguridad Vial y la sostenibilidad en el Marco de la Movilidad, son pilares fundamentales para el Desarrollo del País, es por esto que en el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “COLOMBIA, POTENCIA MUNDIAL DE LA VIDA”; en su primera parte “Parte general del Plan Nacional de Desarrollo”; Número 4 “Transformación Productiva, Internacionalización y Acción Climática”; punto 5 “Ascenso tecnológico del sector transporte y promoción de la movilidad activa”; programa f “Movilidad activa, segura, sostenible y con enfoque diferencial en ciudades y regiones”.

Que, el **INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA**, es un establecimiento público de orden municipal, dotado de personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio e independiente, creado para cumplir las funciones asignadas por la Constitución y la ley en el ámbito de su competencia. Como entidad pública, actúa en el marco de los principios de transparencia, economía, responsabilidad y eficiencia, orientando su gestión hacia el cumplimiento de sus objetivos institucionales y la satisfacción de las necesidades de la comunidad. En este contexto, se presenta la siguiente necesidad, cuya atención resulta fundamental para el desarrollo de los fines misionales de la entidad:

Que, el Instituto de Movilidad de Pereira, tiene como función planear, coordinar y controlar la operación, entre otros mecanismos de seguridad vial, de la semaforización y señalización de los segmentos viales dentro del municipio de Pereira.

También, el Instituto de Movilidad de Pereira tiene como misión proporcionar una eficiente Movilidad a todos los actores viales del Municipio de Pereira, mediante la Planeación, Organización y difusión de la cultura vial, estableciendo compromiso social y minimizando el impacto sobre el medio ambiente, generando procesos de aprendizaje continuo para brindar una prestación óptima de servicios conexos del Instituto.

Que, es obligación de las entidades estatales, entre ellas el **INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA**, en adelante IMP, desarrollar todas las acciones y gestiones administrativas necesarias que propendan por mantener en óptimas condiciones de seguridad, salubridad, y funcionamiento, las edificaciones y bienes muebles e inmuebles y equipos en general que sean de su propiedad, en aras a que el patrimonio público en ellos representados no sufra detrimento alguno y la prestación del servicio se realice dentro de las condiciones técnicas y de funcionalidad adecuadas.

En consonancia con lo establecido en el Plan de Desarrollo Nacional, La Gobernación de Risaralda, a establecido en su Plan de Desarrollo 2024-2027 “Risaralda Equitativa e Incluyente”, La complementariedad entre las gobernaciones y alcaldías y necesidad de articulación de la mismas, como forma por excelencia para lograr el cumplimiento de objetivos conjuntos, lo cual hace importante la relación de convergencia entre los programas de gobierno de las autoridades administrativas

regionales con las municipales; por lo anterior, para el periodo de gobierno actual, La Gobernación de Risaralda ha logrado realizar un análisis que permite inferir que las iniciativas propuestas por el Departamento confluyen con el Municipio de Pereira, especialmente en los siguientes aspectos:

- El bienestar rural como prioridad de desarrollo
- **Proyectos de infraestructura vial de alto impacto para la movilidad de Pereira**

Ahora bien, El Plan de Desarrollo del Municipio de Pereira 2024-2027, ha recogido todas las disposiciones antes mostradas para la construcción de sus componentes y programas, estando en este el Componente 2 “Pereira Segura, Innovadora y Competitiva”, Programa 27 “Transporte y movilidad sostenible”; dentro del cual se encuentra el Instituto de Movilidad de Pereira – IMP como uno de los entes responsables.

Que, desde el Plan de Desarrollo Nacional, se ha tenido la Seguridad Vial y la Movilidad Sostenible como enfoques claves para el Desarrollo, en consonancia, el Departamento de Risaralda ha contemplado la necesidad de generar proyectos de impacto en la Movilidad del Municipio de Pereira; es así como el Plan de Desarrollo del Municipio de Pereira, ha tomado estas disposiciones en su construcción; así mismo, ha contemplado los hechos metropolitanos dictados por el Área Metropolitana Centro Occidente, entre los cuales encontramos el Hecho “Movilidad Sostenible” que ha sido adoptado en el Plan de Desarrollo Municipal en diferentes componentes, entre estos “Pereira Segura, innovadora y competitiva”, mismo del que hace Parte el Instituto de Movilidad de Pereira como ente descentralizado que ejerce la autoridad en Movilidad en el municipio.

En consonancia con lo anterior, el Plan de Desarrollo De Pereira 2024-2027, contempla dentro de sus metas el Fortalecimiento institucional – IMP, detallada a continuación:

**Componente:** Pereira Segura, Innovadora y Competitiva **Programa 27**: trasporte y movilidad.
**Proyecto de inversión:** modernización e innovación del instituto de movilidad de Pereira codigo:202466-947980

**Meta asociadas al plan de desarrollo:**

| Meta de producto | Indicador de producto | Unidad de medida | Tipo meta | línea Base | Meta |
|---|---|---|---|---|---|
| Instituto de Movilidad de Pereira (sector de inversión 25 y 45 DNP) | | | | | |
| Implementar un programa de modernización e innovación institucional en el instituto de Movilidad de Pereira | Programa implementado | Numero | Mantenimiento | 0 | 1 |

*Tabla 24. Metas asociadas plan de desarrollo municipal Pereira 2024-2027-Modernización e innovación institucional del IMP*
*Fuente: Tabla 43 Plan de Desarrollo 2024-2027, Metas de Producto, Programa 27. Transporte y movilidad sostenible*

En el cumplimiento de las metas del Plan de Desarrollo y en el marco de la meta, el Instituto de Movilidad de Pereira (IMP) implementará un programa de modernización integral con el objetivo de convertir a la ciudad en un referente de innovación, competitividad y seguridad vial. Este proceso tiene como fin utilizar la tecnología de manera estratégica para optimizar la gestión de la movilidad, mejorar la seguridad vial y promover una cultura de servicio al ciudadano a través de la transformación digital. Para lograr estos objetivos, el IMP llevará a cabo las siguientes macro actividades clave:

- Mejoramiento de la gestión administrativa: Se realizarán esfuerzos continuos para optimizar la gestión administrativa del IMP, implementando procedimientos más ágiles, mejorando la coordinación entre áreas y reduciendo la burocracia. Además, se fortalecerán los sistemas de gestión interna para asegurar la correcta ejecución de los recursos y proyectos, contribuyendo al cumplimiento de las metas del Plan de Desarrollo.

- Brindar bienestar social a los colaboradores internos: El IMP implementará diversas iniciativas de bienestar social dirigidas a mejorar la calidad de vida personal y familiar de sus colaboradores. Esto incluirá incentivos, beneficios y actividades que fomenten un ambiente de trabajo positivo y productivo. A través de estas acciones, se fortalecerá el sentido de pertenencia y el compromiso de los empleados con la entidad, lo que se traducirá en un aumento de la eficacia y eficiencia en la ejecución de los proyectos institucionales, así como en una mayor satisfacción del usuario.

Con base en lo anterior, se hace necesario adelantar un estudio integral que identifique y analice las necesidades del Instituto de Movilidad de Pereira, Este esquema deberá permitir la modernización, operación eficiente y sostenibilidad del servicio público a cargo del IMP, alineado con los objetivos de transformación digital, mejora en la gestión y fortalecimiento institucional definidos en el Plan de Desarrollo Municipal.

Este componente (2. “Pereira Segura, Innovadora y Competitiva”), contempla el programa 27 “Transporte y Movilidad sostenible”, en el cual se establecen las estrategias y metas a implementar por el IMP, en orden de responder a:

*“Implementar programas de sensibilización y educación vial dirigidos a un amplio espectro de la población. Estos programas se centrarán en la promoción de normas de tránsito y comportamientos seguros tanto para conductores como para peatones y ciclistas.*

*Además, se mantendrá y fortalecerá la señalización vial en todo el municipio para garantizar una orientación clara y precisa para los usuarios de las vías. Esto incluirá la inspección regular y el mantenimiento de señales de tráfico, cruces peatonales y otros elementos de seguridad vial.*
*La seguridad vial y el control operativo serán prioridades continuas, con la implementación de medidas para prevenir accidentes y garantizar el cumplimiento de las normas de tránsito. Esto implicará una mayor presencia policial en áreas críticas, así como campañas de concientización sobre temas como la conducción bajo los efectos del alcohol o drogas.*

*El programa de gestión ambiental continuará promoviendo prácticas sostenibles de movilidad, como el uso de bicicletas públicas. Se buscará incrementar el número de préstamos de bicicletas públicas durante el cuatrienio, como parte del Programa Megabici, que ofrece una alternativa de movilidad más ecológica y saludable.”*

Dado lo expuesto, se hace necesario que el IMP, como entidad descentralizada pertinente para el tema de movilidad, establezca un proyecto que contemple las disposiciones normativas del nivel Nacional, Regional y Municipal, a fin de fortalecer la Seguridad Vial y la Movilidad Sostenible aportando así al

desarrollo y mejora en la calidad de vida, denominado: MOVILIDAD SEGURA, ACCESIBLE Y SOSTENIBLE PARA PEREIRA.

El Instituto de Movilidad de Pereira enfrenta una serie de problemáticas estructurales que afectan la eficiencia, seguridad y sostenibilidad del sistema de tránsito en la ciudad. Se ha identificado un incremento en los índices de accidentalidad, lo cual evidencia riesgos significativos para la integridad de los actores viales. Paralelamente, se presenta un aumento en los tiempos de desplazamiento, situación que afecta la movilidad urbana, la productividad y la calidad de vida de los ciudadanos.

Adicionalmente, se observa un incremento en el número de infracciones de tránsito, lo que refleja deficiencias en los mecanismos de control y vigilancia, así como una baja adherencia de los actores viales a las normas de tránsito. Este fenómeno se ve agravado por la falta de una cultura vial sólida, caracterizada por malos hábitos, desconocimiento de las normas y escaso compromiso ciudadano.

A nivel de infraestructura, los sistemas de señalización presentan deficiencias tanto en cobertura como en mantenimiento, y la red semafórica requiere procesos de modernización y tecnificación que permitan mejorar la gestión del tránsito. También se identifican limitaciones en los sistemas automáticos y tecnológicos de control, lo cual reduce la capacidad del Instituto para ejercer una vigilancia efectiva y continua.

La movilidad humana es el derecho constitucional a la libre circulación por el territorio nacional, es uno de los principales derechos ciudadanos requeridos para el acceso a otros servicios. La movilidad es el canal para acceder a la educación, al trabajo, a la salud, a la cultura, a la recreación, etc. Asociado a su acceso seguro se encuentra el derecho a la vida, la salud, la integridad física y el disfrute a un ambiente sano y centra también su atención en buscar una solución a esta problemática que ejerce indirectamente impacto en la economía del estado busca también que los gobiernos dirijan sus esfuerzos a resolver esta problemática que se presenta a lo largo del territorio nacional y afecta la integridad de todos los ciudadanos.

Que, en los últimos años en el Municipio se ha observado el crecimiento de los vehículos automotores que circulan dentro del Municipio, así como los que lo visitan, situación que ha traído consigo problemas de seguridad vial, pues se puede observar la circulación de vehículos y motociclistas sin el porte de la documentación requerida que asegure la idoneidad del conductor y las condiciones técnicas adecuadas del vehículo.

Que, para el municipio y las autoridades correspondientes, el buscar las soluciones que coadyuven a la disminución de los accidentes de tránsito y que permitan fortalecer el cumplimiento de la normativa existente en relación a este tema, se ha constituido en un tema prioritario tanto para la administración Municipal como para la comunidad, por lo cual el saber cuáles son las factores que constituyen la seguridad vial y cuáles de ellos son los que ha afectan la disminución de esta, son la herramienta para comenzar a establecer soluciones al problema.

Que, se reconoce que se hace imperativo lograr tanto la disminución de los tiempos de desplazamientos de las personas, como la modificación de la estructura del consumo en transporte, generando transformaciones a favor del sistema público motivadas en los mejores resultados que tiene sobre la

calidad de vida de las personas, la calidad del medio ambiente urbano y de manera impactante, sobre la salud de la población, y de acuerdo a nuestra misión.

Que, Pereira cuenta con 495.749 habitantes y 225.777 vehículo matriculados y activos en este organismo de tránsito a mayo de 2024, esto crea la necesidad e importancia de ofrecer servicios que no solo cumplan con los estándares de eficacia y eficiencia, sino que también sean comprensibles y accesibles para todos nuestros usuarios. En este sentido, es imperativo contar con una institución moderna, equipada para acoger y satisfacer las necesidades de los actores de las vías, con mayor SEGURIDAD, ACCESIBILIDAD Y SOSTENIBLILIDAD para el municipio en lo posible en un 20% en el cuatrienio. El cual reflejamos en los cuadros siguientes:

**MAGNITUD DEL PROBLEMA**

Se estima que en la ciudad de Pereira existen 230.779, con un mayor número de motocicletas matriculadas con 107.957 presentando un crecimiento de 30% y el segundo es el vehículo particular con un total de 74.124 matriculados con un crecimiento de 19.1%.

| CLASE DE VEHÍCULO | PARQUE MATRICULADO PEREIRA | PARQUE RODANTE PEREIRA |
|---|---|---|
| **Motocicletas** | 107.957 | **112.034** |
| **Automóvil** | 74.124 | **7.850** |
| **Camionetas** | 29.687 | **3.059** |
| **Camperos** | 10.407 | **2.000** |
| **Buses** | 621 | **850** |
| **Microbuses (transporte escolar-empresarial)** | 700 | **650** |
| **Camiones** | 2.724 | **3.234** |
| **Volquetas** | 592 | **700** |
| **Busetas - tracto camiones - maquinaria Agrícola – otros** | 3.967 | **4.300** |
| **TOTAL** | **230.779** | **365.446** |

*Tabla 2 Parque automotor matriculado y rodante en Pereira 2024.*
*Fuente: IMP*

Se estima que rueda por el municipio Pereira 365.446 vehículos por la influencia de los municipios del Área Metropolitana y por municipios vecinos de Risaralda, Norte del Valle, Quindío y Cali.

| Año de Registro | Número de Parque Automotor Pereira | (%) INC. 2022-2024 |
|---|---|---|
| **2022** | 216.378 | **5.0%** |
| **2023** | 220.379 | **4.2%** |
| **2024** | **230.779** | **4.7%** |

*Tabla 3. Comparativo Incremento porcentual parque automotor por año*
*Fuente: IMP*

**MUERTES Y COLISIONES EN ACCIDENTES DE TRANSITO**

De acuerdo con el estudio frente a la premisa de accidentes viales en el municipio de Pereira, se presentan las cifras reportadas de víctimas entre las vigencias 2022 y 2024:

| Usuario/Vía | Cifra Año 2022 | Cifra Año 2023 | Cifra Año 2024 |
|---|---|---|---|
| **Peatón** | 29 | 27 | **35** |
| **Vehículo individual** | 3 | 6 | **5** |
| **Transporte de Carga** | 2 | 5 | **0** |
| **Usuario de Bicicleta** | 8 | 8 | **5** |
| **Usuario de Moto** | 42 | 39 | **41** |
| **TOTAL** | **84** | **85** | **86** |

*Tabla 1 Variación Porcentual y Diferenciación absoluta de víctimas ANSV a 2024*
*Fuente: Fuente: Agencia nacional de seguridad vial*

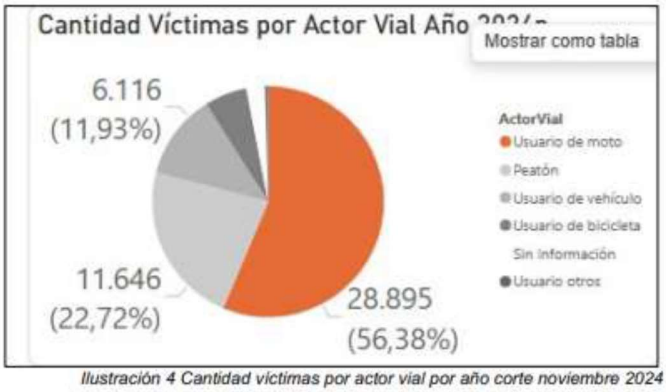



*Ilustración 4 Cantidad víctimas por actor vial por año corte noviembre 2024 - ONSV*
*Fuente: Agencia nacional de seguridad vial*

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial – ONSV proyectó la cantidad de víctimas viales en el periodo del 2024:

**HISTÓRICO VÍCTIMAS FATALES EN PEREIRA**

| Mes de ocurrencia | 2024 |
|---|---|
| 01.Enero | 10 |
| 02.Febrero | 10 |
| 03.Marzo | 5 |
| 04.Abril | 4 |
| 05.Mayo | 8 |
| 06.Junio | 7 |
| 07.Julio | 6 |
| 08.Agosto | 9 |
| 09.Septiembre | 12 |
| 10.Octubre | 13 |
| 11.Noviembre | 9 |
| 12.Diciembre | 9 |

| UsuarioVia | 2024 |
|---|---|
| Peatón | 42 |
| Usuario de bicicleta | 7 |
| Usuario de moto | 44 |
| Usuario de V.Individual | 7 |
| Usuario T.Pasajeros | 2 |

**HISTÓRICO VÍCTIMAS LESIONADAS EN PEREIRA**

| Mes de ocurrencia | 2024 |
|---|---|
| 01.Enero | 33 |
| 02.Febrero | 52 |
| 03.Marzo | 47 |
| 04.Abril | 47 |
| 05.Mayo | 53 |
| 06.Junio | 33 |
| 07.Julio | 42 |
| 08.Agosto | 37 |
| 09.Septiembre | 39 |
| 10.Octubre | 32 |
| 11.Noviembre | 32 |
| 12.Diciembre | 14 |



| UsuarioVia | 2024 |
|---|---|
| Peatón | 74 |
| Usuario de bicicleta | 15 |
| Usuario de moto | 293 |
| Usuario de otros | 2 |
| Usuario de V.Individual | 50 |
| Usuario T.Pasajeros | 27 |

Por otra parte, es necesario aportar la información recopilada en el PLAN ESTRATEGICO INSTITUCIONAL 2024 – 2027 del **INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PERERIA**, el cual enuncia lo siguiente:

Según cifras del IMP, a 30 de noviembre del 2024 en la capital Risaraldense, resultaron lesionados 1.325 personas en siniestros en las vías, mientras que en el 2023 fueron 758.

Es de resaltar que, desde el IMP, así como en organismos nacionales como la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se han intensificado las campañas de prevención y así evitar tantos fallecimientos y lesionados viales, sin embargo, es de suma importancia dejar en evidencia los principales factores que inciden en las tasas de colisiones, accidentes y siniestralidad.

En la siguiente tabla se tienen los datos de accidentes y heridos viales:

| Descripción | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|
| **Accidentes** | 605 | 505 | 1.251 |
| **Heridos** | 915 | 758 | 1.325 |
| **Víctimas** | 44 | 37 | 92 |

*Tabla 6. Comparativos accidentes, heridos y victimas viales en Pereira*
*Fuente: IMP*

### 1.1. SOLUCIÓN DE LA NECESIDAD - (Cuáles son los resultados esperados)

Para mejorar la movilidad y la seguridad vial en Pereira, se plantea como solución la elaboración de estudios especializados que permitan diseñar un modelo eficiente para modernizar el tránsito en la ciudad. Esto incluye renovar los semáforos, mejorar la señalización y usar tecnología que ayude a detectar automáticamente las infracciones, de manera que se fomente un mayor respeto por las normas de tránsito. Además, se busca que este nuevo modelo permita una mejor gestión del tráfico y contribuya a reducir los accidentes, los tiempos de desplazamiento y el caos vial que afecta a peatones, ciclistas, motociclistas y conductores. En esencia, esta solución busca transformar la manera en que nos movemos por Pereira, haciendo que la ciudad sea más segura, ordenada y amigable para todos.

## 2. DESCRIPCIÓN DEL OBJETO A CONTRATAR, PLAZO ESTIMADO, LUGAR DE EJECUCIÓN Y ENTREGA, OTRAS ESPECIFICACIONES

(Art. 2.2.1.1.2.1.1; numeral 2º, Decreto 1082 de 2015)

### 2.1. OBJETO DEL CONTRATO A CELEBRAR

PRESTAR SERVICIOS PROFESIONALES DE CONSULTORÍA PARA LA ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS TÉCNICOS, JURÍDICOS Y FINANCIEROS REQUERIDOS PARA ESTRUCTURAR UN ESQUEMA DE CONCESIÓN QUE PERMITA MODERNIZAR, OPERAR Y GARANTIZAR LA SOSTENIBILIDAD DEL SERVICIO PÚBLICO A CARGO DEL INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA, INCLUYENDO LA SEÑALIZACIÓN VIAL,•LA RED SEMAFÓRICA, LA IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES - SAST Y LOS SERVICIOS CONEXOS DE GESTIÓN DE TRÁNSITO, EN EL MARCO DE LOS PROYECTOS DE INVERSION DEL IMP.

### 2.2. ALCANCES CONTRACTUALES - OBJETIVOS ESPECÍFICOS Y/O OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA

- **ALCANCES CONTRACTUALES**

**1. Diagnóstico integral**

Análisis de la situación actual del Instituto de Movilidad de Pereira en relación con:

- Estado de la señalización reglamentaria, preventiva e informativa.
- Funcionamiento de la red semafórica.
- Prestación de servicios administrativos y operativos relacionados con tránsito y transporte.
- Estado actual de la seguridad vial en el municipio.

**2. Estudio técnico**

- Identificación de necesidades técnicas para la mejora de la movilidad en el municipio.
- Propuesta de modernización tecnológica y operativa del Instituto.
- Definición del alcance físico y funcional del proyecto a concesionar.
- Diseño preliminar de soluciones técnicas (incluyendo mejoras en semaforización, señalización y control del tráfico).

**3. Estudio jurídico**

- Análisis del marco normativo nacional y territorial aplicable al tránsito.
- Verificación de las competencias del Instituto de Movilidad como concedente.
- Contextualización del marco jurídico aplicable a la concesión.
- Propuesta de esquema jurídico institucional y minuta del contrato de concesión.
- Elaborar el análisis jurídico de los diferentes modelos de operación aplicables al Instituto de Movilidad De Pereira, de acuerdo con el marco del objeto.
- Realizar una recomendación jurídica sobre el modelo de operación más adecuado para el Instituto de Movilidad De Pereira, sustentada en el análisis normativo correspondiente.

**4. Estudio financiero y modelo económico**

- Realizar la estructuración financiera del proyecto, incluyendo estimación de inversiones, costos, proyección de ingresos y análisis de viabilidad financiera.
- Desarrollar el análisis financiero del modelo de operación para el Instituto de Movilidad de Pereira, en concordancia con la normativa fiscal y presupuestal vigente.
- Diseñar el modelo financiero del proyecto, evaluar indicadores financieros y proponer mecanismos de mitigación de riesgos mediante una matriz de riesgos.
- Análisis de equilibrio económico y esquemas de remuneración al concesionario.
- Evaluación de sostenibilidad y autofinanciación del proyecto.
- Realizar una recomendación financiera respecto al modelo de operación más conveniente para el Instituto de Movilidad De Pereira, basada en criterios de sostenibilidad y viabilidad económica.

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS Y/O OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA**

El consultor seleccionado deberá cumplir, sin perjuicio de otras que se deriven del contrato y de la normativa vigente, con las siguientes obligaciones principales:

1. Recopilar, analizar y sistematizar la información técnica, jurídica, institucional y financiera relevante para la estructuración del modelo de concesión.
2. Realizar visitas de campo, entrevistas técnicas y actividades de levantamiento de información en el municipio de Pereira, cuando sea requerido.

3. Elaborar el diagnóstico integral de la situación actual del Instituto de Movilidad de Pereira, identificando brechas y oportunidades de mejora.
4. Diseñar el modelo técnico preliminar de la operación a concesionar, detallando componentes, infraestructura, niveles de servicio y requerimientos tecnológicos.
5. Analizar el marco normativo vigente aplicable al sector tránsito y movilidad, y formular un concepto jurídico que determine la viabilidad de la concesión.
6. Proponer el esquema jurídico-institucional del contrato de concesión, incluyendo minuta sugerida, pliegos tipo y matriz de obligaciones.
7. Realizar la estructuración financiera del proyecto, incluyendo estimación de inversiones, costos, proyección de ingresos y análisis de viabilidad financiera.
8. Diseñar el flujo de caja del proyecto, evaluar indicadores financieros y proponer mecanismos de mitigación de riesgos mediante una matriz de riesgos.
9. Presentar de manera oportuna los productos contractuales, con calidad técnica, claridad argumentativa y soportados en datos verificables.
10. Participar en reuniones de seguimiento y realizar los ajustes que se soliciten sobre los entregables en los plazos establecidos.
11. Entregar una presentación ejecutiva y participar en la socialización de los resultados con tomadores de decisión y actores institucionales cuando sea requerido.
12. Cumplir con normas de confidencialidad, protección de datos, propiedad intelectual y reserva de la información generada durante el contrato.

- **OBJETIVOS GENERALES DEL CONTRATISTA**

1. EL CONTRATISTA se compromete a suscribir el acta de inicio.
2. EL CONTRATISTA se compromete a cumplir con lo estipulado en el manual de contratación, supervisión e interventoría del Instituto de Movilidad de Pereira.
3. EL CONTRATISTA se compromete a presentar los informes requeridos con los debidos soportes al supervisor y que sean solicitados tanto por el Instituto de Movilidad de Pereira, como por cualquier órgano de control.
4. EL CONTRATISTA se compromete, además del objeto del Contrato y su alcance, a cumplir con todas las obligaciones inherentes a él, en especial, las relacionadas con el uso de la de documentación utilizada en el Sistema Integrado de Gestión implementado en el Instituto de Movilidad de Pereira y con el cumplimiento de sus lineamientos.
5. EL CONTRATISTA se compromete; Para persona natural y/o jurídica: Pago de seguridad social integral (Salud, pensión, ARL y parafiscales) durante toda la ejecución del contrato, lo cual deberá acreditarse para el trámite de cada acta de pago.
6. EL CONTRATISTA se compromete a informar en forma oportuna a la Entidad sobre cualquier inhabilidad sobreviniente, incompatibilidad o conflicto de intereses que llegara a ocurrirle durante la ejecución del contrato.

7. EL CONTRATISTA se compromete a asistir, acatar y poner en práctica todas las capacitaciones, recomendaciones y estrategias de prevención de riesgos definidos en el Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo implementadas en la Entidad.
8. EL CONTRATISTA se compromete a no revelar, divulgar, mostrar, comunicar, utilizar y/o emplear la información conocida en la recepción, direccionamiento y trámite de documentos del Instituto de Movilidad de Pereira, para fines distintos al objeto contractual. La información conocida en la recepción, direccionamiento y trámite, deber ser mantenida de manera confidencial y privada, protegiendo dicha información para evitar su divulgación y/o circulación no autorizada, ejerciendo sobre ésta el mismo grado de diligencia que utiliza para proteger información de este tipo que tenga bajo su custodia, tomando para ello todas las medidas técnicas y de cuidado.
9. El contratista deberá guardar toda la información documental física, magnética y electrónica que genera durante la ejecución del contrato en carpetas elaboradas de acuerdo a las Tablas de Retención Documental TRD y el Manual de Gestión Documental MGD adoptados por la entidad y/o el dispositivo electrónico (Drive de correo electrónico, torre NAS, previa concertación con el Supervisor designado para el contrato. Así mismo al término del mismo, deberá diligenciar el Formato Único de Inventario Documental FUI, con el fin de que la entidad posea la información que contribuya a la preservación del Patrimonio Documental de la entidad en medios electrónicos y/ físicos
10. La ejecución del objeto contractual correrá por cuenta y riesgo del Contratista.

## 2.3. CANTIDADES QUE REQUIERE LA ENTIDAD PARA SATISFACER LA NECESIDAD

| ESTUDIOS | DESCRIPCION |
|---|---|
| 1 | ESTUDIOS TECNICOS |
| 2 | ESTUDIOS JUIRIDICOS |
| 3 | ESTUDIOS FINANCIEROS |

## 2.4. FICHA TÉCNICA (En procesos de Subasta Inversa, Obra o Adquisición de Bienes)

| ITEM | DESCRIPCION |
|---|---|
| 1 | **ESTUDIOS TECNICOS:**<br>• Elaborar el diagnóstico integral de la situación actual del Instituto de Movilidad de Pereira, identificando brechas y oportunidades de mejora.<br>• Diseñar el modelo técnico, detallando componentes, infraestructura, niveles de servicio y requerimientos tecnológicos.<br>• Recopilar, analizar y sistematizar la información técnica relevante.<br>• Realizar entrevistas técnicas y actividades de levantamiento de información en el instituto de tránsito de Pereira, con la finalidad de elaborar un informe técnico sobre el diagnóstico de la entidad. |

| | |
|---|---|
| | • Informe de diagnóstico junto con las Especificaciones técnicas detalladas y relacionadas con el objeto. |
| **2** | **ESTUDIOS JUIRIDICOS:**<br>• Análisis del marco normativo nacional y territorial aplicable al tránsito.<br>• Verificación de las competencias del Instituto de Movilidad como concedente.<br>• Contextualización del marco jurídico aplicable a la concesión.<br>• Propuesta de esquema jurídico institucional y minuta del contrato de concesión.<br>• Elaborar el análisis jurídico de los diferentes modelos de operación aplicables al Instituto de Movilidad De Pereira, de acuerdo con el marco del objeto.<br>• Realizar una recomendación jurídica sobre el modelo de operación más adecuado para el Instituto de Movilidad De Pereira, sustentada en el análisis normativo correspondiente. |
| **3** | **ESTUDIOS FINANCIEROS:**<br>• Realizar la estructuración financiera del proyecto, incluyendo estimación de inversiones, costos, proyección de ingresos y análisis de viabilidad financiera.<br>• Desarrollar el análisis financiero del modelo de operación para el Instituto de Movilidad de Pereira, en concordancia con la normativa fiscal y presupuestal vigente.<br>• Diseñar el modelo financiero del proyecto, evaluar indicadores financieros y proponer mecanismos de mitigación de riesgos mediante una matriz de riesgos.<br>• Análisis de equilibrio económico y esquemas de remuneración al concesionario.<br>• Evaluación de sostenibilidad y autofinanciación del proyecto.<br>• Realizar una recomendación financiera respecto al modelo de operación más conveniente para el Instituto de Movilidad De Pereira, basada en criterios de sostenibilidad y viabilidad económica. |

**2.5. NIVEL DE CLASIFICADOR DE BIENES Y SERVICIOS HASTA CUARTO NIVEL –** (Art. 2.2.1.2.1.5.1. Numeral 2).

El objeto requerido fue incorporado en el Plan Anual de Adquisiciones -PAA y se deja constancia que el contrato que se pretende celebrar se encuentra en el Plan de Compras de la Entidad, con el siguiente código clasificador:

| PRODUCTO |
|---|
| • **80101500 –** Servicios de consultoría de negocios y administración corporativa. |

| |
|---|
| • **93151500 –** Administración Pública. |
| • **93151600 –** Finanzas Publicas. |

**2.6. PLAZO ESTIMADO –** (Artículo 2.2.1.1.2.3.1. Decreto 1082 de 2015)

( XX) Días hábiles ( ) Días calendario (2) Meses ( XX) Vigencia

Contados a partir de la firma del acta de inicio suscrita entre el contratista y supervisor, previo a la expedición del registro presupuestal y si es del caso, la aprobación de garantías.

En los casos en los que el plazo de entrega sea diferente al de ejecución especificar cuál será el término estipulado para cada uno.

En el caso de elegir meses, deben ser completos, eventualmente si se requiere por ejemplo un mes y medio, seleccionar la opción de días calendario.

**2.7. LUGAR DE EJECUCIÓN Y/O ENTREGA –** (Artículo 2.2.1.12.1.1.2)

MUNICIPIO: PEREIRA
DEPARTAMENTO: RISARALDA
OTRO:

## 3. VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO, IMPUTACIÓN PRESUPUESTAL, FORMA DE PAGO, ANALISIS TÉCNICO Y ECONÓMICO QUE SOPORTA EL VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

### 3.1. VALOR TOTAL ESTIMADO DEL CONTRATO

TREINTA Y NUEVE MILLONES DE PESOS M/CTE ($39.000.000) M/CTE

**3.2. PRESUPUESTO OFICIAL, IMPUTACIÓN PRESUPUESTAL - (**Artículo 2.2.1.1.2.1.1,4) Art. 71 Decreto. 111/96

| **Presupuesto Oficial. (Artículo 2.2.1.1.2.1.1.4)** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Valor en letras** | TREINTA Y NUEVE MILLONES DE PESOS M/CTE | | | |
| **Valor en números** | **$39.000.000** | | | |
| **Rubro Presupuestal** | | | | |
| **Sector (Seleccionar la casilla)** | | Funcionamiento | x | Inversión |

| | | |
|---|---|---|
| **RUBRO:** 2.3.2.02.02.008 Servicios prestados a las empresas y servicios de producción.<br>**Fuente:** 1.2.3.2.21<br>**CCP:** 83129 - Otros servicios de consultoría empresarial | | |
| **Ficha No.** | | |
| **CDP No.** | | |
| **PLAN DE DESARROLLO** | | |
| **LÍNEA ESTRATEGICA** | **PROGRAMA** | **PROYECTO** |
| | | |
| **NOMBRE** PEREIRA SEGURA, INNOVADORA Y COMPETITIVA | **NOMBRE** TRANSPORTE Y MOVILIDAD SOSTENIBLE / DESARROLLO Y FORTALECIMIENTO | **NOMBRE** 202466-947980 – MODERNIZACION E INNOVACION DEL INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA |

**3.3. FORMA DE PAGO - (**Artículo 2.2.1.12.1.1. ,2)

El valor del futuro contrato será cancelado así:

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Mediante pagos parciales. El pago será en proporción a la ejecución sustentada para la fecha del pago | | Producto: |
| | | X | Mensuales: |
| | Acta Única de Pago | | |
| X | Otro: Cuál? | A. Se realizará un primer pago correspondiente al (40%) del valor total del contrato, el cual se efectuará una vez el contratista entregue el plan de trabajo y el cronograma de actividades, vinculación de los profesionales y estos sean recibidos a satisfacción por parte del supervisor del contrato.<br><br>B. Un pago final del 60% del valor del contrato al finalizar la ejecución del contrato previa aprobación del supervisor del contrato. | |

Se deberá especificar que para hacer efectivo el pago al contratista, éste debe estar aprobado previamente en el SECOP II.

Para realizar el pago o aportes, el proveedor deberá mostrar las evidencias de su ejecución, y previa entrega a satisfacción del informe de actividades, factura, la constancia y verificación del pago de los aportes correspondientes al Sistema de Seguridad Social Integral u otros equivalentes según el caso.

### 3.4. ANÁLISIS TÉCNICO Y ECONÓMICO QUE SOPORTA EL VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO (Art. 2.2.1.1.2.1.1. Numeral 4º. Decreto 1082 de 2015).

De acuerdo con el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015 el Instituto de Movilidad procedió a realizar un análisis comercial y financiero de este proceso contractual, teniendo como soporte las siguientes variables: I) La idoneidad y la experiencia del contratista que para estos efectos se exige desde la planeación precontractual: II) La dedicación y tiempo que implican el objeto y las actividades contractuales. El valor estimado del contrato está soportado en:

| | | | |
|---|---|---|---|
| x | Análisis de precios del mercado | | Lista de precios de otra entidad |
| | Lista de precios del IMP | | Histórico de contrataciones del IMP |
| | Lista de precios del municipio de Pereira | | Otras entidades |
| | Otro, ¿cuál? | | |

La entidad procedió a solicitar cotizaciones a sociedades con objeto similar al del proceso de contrato, las cuales se discrimnan así:

| ITEM | NOMBRE DEL PRODUCTO | VALOR UNITARIO CON IVA COTIZACION #1 | VALOR UNITARIO CON IVA COTIZACION #2 | VALOR UNITARIO CON IVA COTIZACION #3 | VALOR UNITARIO CON IVA PROMEDIO |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | PRESTAR SERVICIOS PROFESIONALES DE CONSULTORÍA PARA LA ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS TÉCNICOS, JURÍDICOS Y FINANCIEROS REQUERIDOS PARA ESTRUCTURAR UN ESQUEMA DE CONCESIÓN QUE PERMITA MODERNIZAR, OPERAR Y GARANTIZAR LA SOSTENIBILIDAD DEL SERVICIO PÚBLICO A CARGO DEL INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA | $38.720.000 | $39.450.000 | $38.830.000 | $39.000.000 |

Dicho costo incluye los descuentos que el Instituto de Movilidad de Pereira realiza por concepto de estampillas y retenciones como se relacionan a continuación:

| TIPO DE CONTRIBUCIÓN O GASTO | CARÁCTER | PORCENTAJE O VALOR |
|---|---|---|
| Estampilla Pro-cultura | Municipal | 1.5% |
| Estampilla Pro-adulto mayor | Municipal | 2.0% |
| Estampilla Pro-deporte | Municipal | 2.0% |
| Pro-hospital | Departamental | 2.0% |

El valor estimado incluye todos los costos y obligaciones asociadas al contrato, de los cuales el contratista deberá enterarse, el valor presentado en la propuesta se entenderá que incluye todos costos y obligaciones que acarrea el contrato, ninguna propuesta debe ser presentada por un valor superior al presupuesto oficial.

## 4. MODALIDAD Y CRITERIOS DE SELECCIÓN DE LA OFERTA MÁS FAVORABLE, JUSTIFICACIÓN Y FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE LA SOPORTAN.

(Art. 2.2.1.1.2.1.1, especialmente numeral 3 Decreto 1082 de 2015)

### 4.1. MODALIDAD DE SELECCIÓN

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **LICITACIÓN PÚBLICA** | | | | | |
| [ ] | Licitación pública en razón a la cuantía | [ ] | Oferta de manera dinámica mediante subasta inversa | | |
| **SELECCIÓN ABREVIADA** | | | | | |
| [ ] | Subasta Inversa. (Artículo 2.2.1.2.1.2.2.) | [ ] | Bolsa de productos. (Artículo 2.2.1.2.1.2.11.) | [ ] | Acuerdo marco de precios. (Artículo 2.2.1.2.1.2.10.) |
| [ ] | Menor Cuantía. (Artículo 2.2.1.2.1.2.20.) | [ ] | Declaratoria de desierta de una licitación. (Artículo 2.2.1.2.1.2.22.) | [ ] | |
| **MINIMA CUANTIA** | | | | | |
| [ ] | Adquisición de Bienes | [ ] | Adquisición de Servicios | [X] | Suministro |
| [ ] | Adquisición de Bienes y Servicios | [ ] | **Otro:** Consultoría | [ ] | |
| **CONCURSO DE MERITOS** | | | | | |
| [ ] | Concurso Abierto. (Artículo 2.2.1.2.1.3.1.) | [ ] | Precalificación (Artículo 2.2.1.2.1.3.2. al 2.2.1.2.1.3.7.). | | |
| **CONTRATACION DIRECTA** | | | | | |
| [ ] | Urgencia manifiesta. (Artículo 2.2.1.2.1.4.2.) | [ ] | Contratación Empréstitos (Artículo 2.2.1.2.1.4.3.) | [ ] | Contrato y/o convenio Interadministrativo (Artículo 2.2.1.2.1.4.4.) |
| [ ] | Actividades científicas y tecnológicas. (Artículo 2.2.1.2.1.4.7.) | [ ] | Inexistencia pluralidad oferentes. (Artículo 2.2.1.2.1.4.8.) | [ ] | Prest. Servicios Profesionales y de Apoyo a la Gestión. (Artículo 2.2.1.2.1.4.9.) |
| [ ] | Comodato | [ ] | Compraventa | [ ] | Arrendamiento y Adquisición de Inmuebles. (Artículo 2.2.1.2.1.4.10.) |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| [ ] | Convenio Interinstitucional | [ ] | Convenio, acuerdo marco o contrato con organizaciones internacionales | [ ] | |
| [ ] | **OTRO:** (INDICAR CUAL) | | | | |

**4.2. FUNDAMENTO JURÍDICO QUE SOPORTA LA MODALIDAD DE SELECCIÓN** -(Artículo 2.2.1.12.1.1.3)

El presente proceso de contratación se adelantará a través la modalidad de Mínima Cuantía en consideración a que el valor estimado para la contratación no excede del 10% de la menor cuantía de la Entidad estatal, de conformidad con lo establecido en el artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, adicionado por el artículo 94 de la Ley 1474 de 2011, los artículos 2.2.1.2.1.5.1 y 2.2.12.5.2 del decreto 1082 de 2015 modificado por el artículo 2 del Decreto 1860 de 2021 y la ley 2069 de 2020.

Por lo anterior, es necesario acudir a la modalidad de INVITACIÓN PÚBLICA.

## 5. ANÁLISIS DEL SECTOR ECONÓMICO RELATIVO AL OBJETO DEL PROCESO DE CONTRATACIÓN - (Artículo 2.2.1.1.1.6.1.)

### 5.1. Análisis del Mercado

#### 5.1.1. Económico

Conforme con la clasificación de las actividades económicas mediante la Clasificación Industrial Internacional Uniforme, Revisión 4, adaptada para Colombia (CIIU Rev. 4 A.C), los servicios de consultoría e interventoría se encuentran clasificados dentro de la Sección **M - Actividades económicas profesionales, científicas y técnicas**, la cual agrupa actividades profesionales, científicas y técnicas especializadas que requieren un alto nivel de capacitación y ponen a disposición de los usuarios conocimientos y aptitudes especializadas[6], esto teniendo en cuenta las diferentes definiciones o acepciones que desde la normatividad vigente o la literatura se da a este tipo de servicios.

Por ejemplo, la ley 80 de 1992 define la consultoría como todos aquellos *"estudios necesarios para la ejecución de proyectos de inversión, estudios de diagnóstico, prefactibilidad o factibilidad para programas o proyectos específicos, así como a las asesorías técnicas de coordinación, control y supervisión"*[7]. Por su parte desde la doctrina académica, la Interventoría se ha descrito como "*la actividad que ejecuta una persona natural o jurídica para que en representación de un proyecto ejerza funciones de control y vigilancia, de tal manera que se garantice que éste se ejecute de acuerdo con los planos, las especificaciones, los costos y los plazos preestablecidos"*[8]

Por lo anterior, a continuación, se describirá el comportamiento de las principales variables que permiten identificar el comportamiento del sector servicios, acotado a los subsectores que agrupan las actividades profesionales, científicas y técnicas especializadas.

En el segundo trimestre de 2024pr, el Producto Interno Bruto en su serie original crece 2,1% respecto al mismo periodo de 2023pr. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son[9]:

- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 10,2% (contribuye 1,0 puntos porcentuales a la variación anual).
- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,8% (contribuye 0,8 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 11,1% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).

Las Actividades profesionales, científicas y técnicas solo presentaron un crecimiento del 0,2% en la dinámica del valor agregado, tal y como se puede ver en la siguiente gráfica:

1. **Gráfica 1. Tasas de crecimiento (%) anual, año corrido y trimestral en volumen1 por actividad económica 2024pr segundo trimestre.**

**ANEXO MEMORIA JUSTIFICATIVA**

| Actividad económica | Serie original | | Serie ajustada por efecto estacional y calendario |
|---|---|---|---|
| | Anual | Año corrido | Trimestral |
| | 2024pr - II / 2023pr - II | 2024pr / 2023pr | 2024pr - II / 2024pr - I |
| Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca | 10,2 | 8,0 | 1,5 |
| Explotación de minas y canteras | -3,3 | -2,5 | -0,9 |
| Industrias manufactureras | -1,6 | -3,6 | -0,9 |
| Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado[2] | 2,6 | 3,7 | -0,9 |
| Construcción | 2,4 | 1,5 | 0,9 |
| Comercio al por mayor y al por menor[3] | 0,2 | -0,3 | -0,05 |
| Información y comunicaciones | -1,9 | -1,9 | 0,3 |
| Actividades financieras y de seguros | 1,4 | -0,8 | 1,2 |
| Actividades inmobiliarias | 1,9 | 1,9 | 0,4 |
| Actividades profesionales, científicas y técnicas[4] | 0,2 | 0,2 | 0,4 |
| Administración pública, defensa, educación y salud[5] | 4,8 | 5,1 | 1,7 |
| Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios[6] | 11,1 | 9,5 | 3,5 |
| **Valor agregado bruto** | **2,3** | **1,6** | **0,1** |
| Impuestos menos subvenciones sobre los productos | 0,3 | 0,4 | -0,2 |
| **Producto Interno Bruto** | **2,1** | **1,5** | **0,1** |

**Fuente:** Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)[10]

Al analizar otras variables del subsector servicios, se puede evidenciar un comportamiento positivo del 2,8% en la variación de los ingresos totales con respecto a Julio de 2023 en la sección <<Actividades profesionales científicas y técnicas>>, la cual se explica por el incremento de 3,1% en los ingresos por servicios y el comportamiento negativo por concepto de otros ingresos operacionales (-0,2%) y de venta de mercancías (-0,1%), tal y como se puede ver en la siguiente gráfica:

**Gráfica 2. Variación anual de los ingresos nominales, según subsector de servicios**




**Fuente:** Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)[11]

Pese al comportamiento reseñado en la variable anterior, en julio de 2024 el personal ocupado total presentó una variación negativa de 5,3%, en comparación con julio de 2023, que se explica por una disminución de 3,2% en el personal permanente, de 0,5% en el personal contratado a través de agencias y de 1,6% en el personal temporal directo

**Gráfica 3. Variación anual del personal ocupado total y contribución por categoría de contratación.**

## ANEXO MEMORIA JUSTIFICATIVA

**Total nacional**
**Julio 2024[p] / julio 2023**

| Clasificación CIIU Rev. 4 A.C. | | | Personal ocupado total* | Permanente | Temporal directo | Agencias | Misión** Hora cátedra*** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Sección | División | Descripción | Variación (%) | Contribución (PP) | | | |
| H | División 52 | Almacenamiento y actividades complementarias al transporte | 0,7 | -1,3 | 2,6 | -0,6 | -- |
| H | División 53 | Correo y servicios de mensajería | -2,7 | -2,3 | 1,4 | -1,9 | -- |
| I | División 56 | Restaurantes, catering y bares | 0,1 | 0,6 | 0,5 | -0,9 | -- |
| J | División 58 | Actividades de edición | -5,2 | -5,9 | 1,0 | -0,3 | -- |
| J | División 59, excepto Clase 5920 | Producción de películas cinematográficas y programas de televisión | 13,6 | -1,4 | 1,5 | 13,5 | -- |
| J | División 60 y Clase 6391 | Actividades de programación y transmisión, agencias de noticias | -4,2 | -2,5 | -1,2 | -0,5 | -- |
| J | División 61 | Telecomunicaciones | -5,3 | -1,3 | -3,7 | -0,3 | -- |
| J | División 62, División 63, excepto Clase 6391 | Desarrollo de sistemas informáticos y procesamiento de datos | -0,5 | 1,2 | -1,5 | -0,3 | -- |
| LN | Sección L, División 68 Sección N, Divisiones 7710, 7729 y 7730 | Inmobiliarias, alquiler de maquinaria y equipo | 2,2 | -0,9 | 3,0 | 0,0 | -- |
| M | Divisiones 69, 70, 71, 72, Clase 7320, División 74 | Actividades profesionales científicas y técnicas | -5,3 | -3,2 | -1,6 | -0,5 | -- |

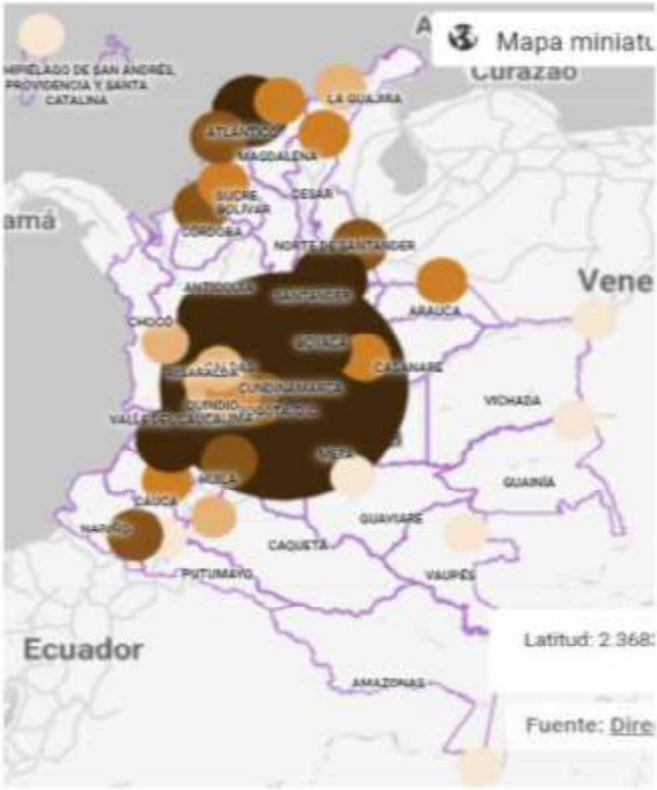
**Fuente:** Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)[12]

Respecto a la distribución de las empresas categorizadas dentro del subsector servicios analizado, resulta relevante identificar la cantidad de empresas identificadas en los diferentes departamentos, de acuerdo con la información suministrada por el Geovisor - Directorio de Empresas del Departamento Nacional de Estadística.

De acuerdo con información al 07 de octubre de 2024, en el país existen **7.257** empresas clasificadas dentro de la División 71 Grupo 711 Actividades de arquitectura e ingeniería y otras actividades conexas de consultoría técnica, las cuales se encuentran ubicadas en su mayoría en la ciudad de Bogotá:

**Gráfica 4. Distribución empresas**

**ANEXO MEMORIA JUSTIFICATIVA**




**Fuente:** Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)[13]

De acuerdo con la información identificada, en la ciudad de Bogotá D.C se encuentran ubicadas 2.778 empresas, en segundo lugar, se encuentra el Departamento del Atlántico con 445, Antioquía con 444 empresas y Santander con 428. A continuación, se relacionan los principales 16 Departamentos o Ciudades en donde se encuentran empresas clasificadas dentro del Grupo 711 Actividades de arquitectura e ingeniería y otras actividades conexas de consultoría técnica:

**ANEXO MEMORIA JUSTIFICATIVA**

**Gráfica 5. Distribución de empresas**




**Fuente:** Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)[14]

Finalmente, y teniendo en cuenta que los servicios de consultoría e interventoría son intensivos en talento humano, resulta relevante reseñar el comportamiento del salario mínimo mensual vigente en los últimos años

**Gráfica 6. Variación SMMLV**

**ANEXO MEMORIA JUSTIFICATIVA**

| Año | SMMLV | Variación porcentual anual |
|---|---|---|
| 2024 | $ 1.300.000 | 12,07% |
| 2023 | $ 1.160.000 | 16,00% |
| 2022 | $ 1.000.000 | 10,07% |
| 2021 | $ 908.526 | 3,50% |
| 2020 | $ 877.803 | 6,00% |
| 2019 | $ 828.116 | 6,00% |
| 2018 | $ 781.242 | 5,90% |
| 2017 | $ 737.717 | 7,00% |
| 2016 | $ 689.455 | 7,00% |
| 2015 | $ 644.350 | 4,60% |
| 2014 | $ 616.000 | |

**Fuente:** Elaboración propia

Como se puede evidenciar en el cuadro anterior, en los últimos años el incremento anual del SMMLV se ha ubicado por encima del 10% (12,71% en promedio), lo cual ha estado ligado al comportamiento de la inflación y al incremento del costo de vida en el país.

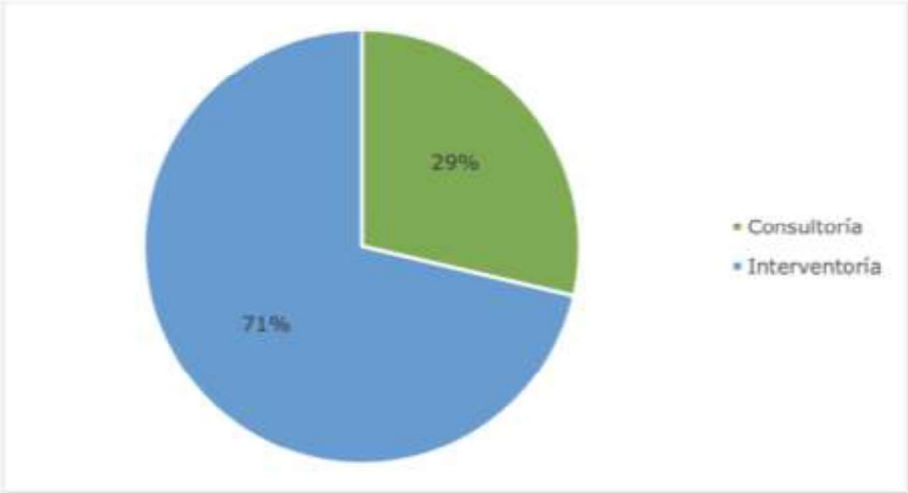
**Dinámicas de compra**

Con el objetivo de analizar las dinámicas de compra para este tipo de servicios por parte de Entidades Públicas, se consultó la base de datos de contratos electrónicos SECOP II a través del portal datos abiertos[15] con corte al mes de septiembre de 2024, con el objetivo de establecer una muestra representativa de contratos de consultoría que sirvan de referencia para identificar las principales características para la dinámica.

**ANEXO MEMORIA JUSTIFICATIVA**
Resultado del ejercicio realizado, se obtuvo una muestra de **1.729**[16] contratos

suscritos entre los años 2017 y 2024[17], distribuidos de la siguiente manera:

**Gráfica 7. Cantidad de contratos de la muestra**




**Fuente**: Elaboración propia

Cómo se evidencia, el 71% de los contratos (1.236) corresponde al servicio de interventoría y el 29% restante (493) corresponde al servicio de consultoría. Así mismo, se pudo evidenciar qué de la muestra analizada, se han suscrito contratos por **$861 mil millones** de pesos para contratar servicios de consultoría y por **$3 billones** para contratar servicios de interventoría.

Los años en los que más se contrataron los montos más altos de los servicios de consultoría, fueron los años en el año 2020 y 2023, en los cuales se suscribieron contratos por $186 mil millones y $267 mil millones, respectivamente. Con relación

**ANEXO MEMORIA JUSTIFICATIVA**

a los servicios de interventoría, los años en los que se contrataron los montos más altos fueron los años 2020 y 2021, en los cuales se suscribieron contratos por $717 mil millones y $941 mil millones, respectivamente, tal y como se evidencia en el siguiente gráfico:

**Gráfica 8. Valor contratado por vigencia**




**Fuente**: Elaboración propia

Así mismo, se realizó un análisis de la demanda a través de un top 10 de entidades según los valores contratados para cada uno de los servicios analizados. Con relación al servicio de consultoría, las 10 Entidades concentraron $852 mil millones de pesos equivalentes al 99,02% del total contratado.

Con relación al servicio de consultoría, el rango de los valores contractuales observados en este Top 10 es amplio, inicialmente el Instituto Nacional de Vías – INVIAS concentró $611 mil millones, frente a la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, con valores de $1.103 millones de pesos, como la entidad de menor inversión en este rango.

**Gráfica 9. Top 10 Entidades por valor de contrato, Consultoría**

| Nombre Entidad | Valor Total Contratado |
|---|---|
| INVIAS | $ 611.408.971.448,00 |
| INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO | $ 194.902.277.413,00 |
| AEROCIVIL | $ 18.505.052.509,00 |
| INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA | $ 12.583.597.904,00 |
| GOBERNACION DEL DEPARTAMENTO DEL CESAR | $ 6.554.520.000,00 |
| ALCALDIA LOCAL DE ENGATIVÁ | $ 2.272.158.031,00 |
| ARMADA NACIONAL - BASE NAVAL No.1 ARC BOLÍVAR | $ 1.999.468.226,00 |
| ALCALDIA LOCAL DE KENNEDY | $ 1.934.101.490,00 |
| SANTIAGO DE CALI DISTRITO ESPECIAL - SECRETARIA DE MOVILIDAD | $ 1.603.418.019,00 |
| SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD | $ 1.103.895.141,00 |

**Fuente**: Elaboración propia

El sector de la consultoría especializada en movilidad urbana sostenible, modernización institucional y estructuración de proyectos de concesión se ha consolidado en Colombia como un componente esencial para el desarrollo territorial inteligente. El crecimiento del parque automotor, el aumento de la siniestralidad vial y los compromisos nacionales e internacionales en materia de sostenibilidad han impulsado la demanda de servicios integrales de consultoría técnica, jurídica y financiera. En este contexto, empresas consultoras con experiencia en proyectos de movilidad, tránsito, señalización, fotodetección y modelos de concesión han ganado relevancia en el ecosistema institucional. La convergencia entre los planes de desarrollo nacional, departamental y municipal, así como la disponibilidad de recursos públicos y mecanismos de contratación directa o mínima cuantía, han facilitado la expansión de este mercado. Así mismo, el avance de la normatividad en contratación estatal (Decreto 1082 de 2015, Ley 80 de 1993 y Ley 1503 de 2011) exige altos estándares de idoneidad, experiencia y sostenibilidad, configurando un entorno competitivo donde las consultoras deben demostrar una capacidad técnica integral, cumplimiento normativo y generación de valor público a través de soluciones innovadoras, eficientes y alineadas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y la Política Nacional de Seguridad Vial

## Aspectos Generales

El mercado de suministro e instalación de pórticos para sistemas de fotodetección en Colombia se encuentra en crecimiento, impulsado principalmente por las necesidades de modernización de los sistemas de control de tránsito y la implementación de estrategias de movilidad sostenible y segura. La fotodetección, que incluye tecnologías como cámaras para el control de infracciones de tránsito, ha ganado relevancia en el país como parte de políticas públicas destinadas a mejorar la seguridad vial y reducir accidentes.

- **Dinámica del Mercado**

  El sector ha experimentado un crecimiento sostenido en los últimos años debido al incremento de la accidentalidad vial, avances tecnológicos y alianzas público-privadas. Las autoridades locales recurren cada vez más a operadores privados para instalar, operar y mantener los sistemas de fotodetección.

- **Actores Principales**

El mercado está compuesto por fabricantes de tecnología, integradores de sistemas, entidades públicas y consultoras que estructuran proyectos de movilidad.

- **Factores Económicos Relevantes**

Inversión pública: Depende del presupuesto de municipios y departamentos.
- Retorno de inversión (ROI): Basado en la reducción de accidentes y recaudo por infracciones.
- Costos: Incluyen adquisición de equipos, instalación y mantenimiento.
- Financiamiento: Puede ser propio, con crédito público o mediante APPs.

- **Indicadores de Crecimiento**

Crecimiento anual estimado: entre 8% y 12%.
- Tasa de renovación tecnológica: cada 5 a 7 años.
- Penetración geográfica: alta en ciudades capitales; en expansión hacia municipios intermedios.

- **Retos del Mercado**
  - Aceptación ciudadana.
  - Seguridad jurídica ante demandas.
  - Sostenibilidad financiera en zonas de baja densidad vehicular.

- **Oportunidades**
  - Expansión a zonas rurales y secundarias.
  - Desarrollo de analítica e inteligencia artificial.
  - Integración con sistemas de transporte y ciudades inteligentes.

- **Ejemplos por Ciudades**

Bogotá: Más de 80 cámaras operadas por consorcios privados, generando ingresos superiores a $200 mil millones anuales.
Medellín: 40 puntos de fotodetección, reducción efectiva de siniestros.
Cali: 15 cámaras operativas con resultados mixtos.
Pereira: Planes de expansión y financiación mediante empréstitos o APPs.

- **Actores Clave del Sector**
  - Proveedores: Kapsch, Sensys Gatso, CI Systems.
  - Integradores: UT Fotodetección, Sutec.
  - Consultoras: Steer, IDOM, Deloitte.
  - Entidades públicas: Secretarías de Movilidad, ANSV, INVIAS.

- **Cifras Relevantes del Mercado**

- Valor del mercado 2023: $600 mil millones COP.
  - Inversión por pórtico: $200-400 millones COP.
  - Ingreso por infracción: $150.000-$450.000 COP.
  - Reducción de accidentalidad: 10%-30%.

- **Tendencias y Proyecciones**
  - Mayor integración con plataformas de datos urbanos.
  - Uso de inteligencia artificial para detectar comportamientos peligrosos.
  - Normativas más estrictas de la ANSV.
  - Ingreso del sector financiero mediante APPs.

**Demanda y Tendencias del Mercado**

El crecimiento acelerado de la urbanización y del parque automotor en Colombia ha generado una presión significativa sobre la infraestructura vial, lo cual ha impulsado la necesidad de modernizar los sistemas de control de tránsito. En respuesta a esta problemática, diversas ciudades del país —entre ellas Bogotá, Medellín, Cali, Pereira y Barranquilla— han adoptado sistemas de fotodetección como una herramienta clave para mejorar la seguridad vial y garantizar el cumplimiento de las normas de tránsito.

La fotodetección se ha consolidado como una tecnología eficaz para el monitoreo automatizado de infracciones como el exceso de velocidad, el cruce de semáforos en rojo, el uso indebido de carriles exclusivos, entre otras conductas que comprometen la seguridad vial. Este crecimiento está fuertemente impulsado por normativas nacionales, como la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito), y por regulaciones locales orientadas a promover la movilidad urbana sostenible.

**Cifras de Inversión Pública**

Según datos del Sistema Electrónico de Contratación Pública (SECOP), entre 2022 y 2024 se han adjudicado en Colombia más de $180 mil millones de pesos en contratos relacionados con sistemas de fotodetección. Las inversiones provienen principalmente de entidades territoriales, como los institutos de movilidad o secretarías de tránsito, y están destinadas al suministro, instalación, operación y mantenimiento de cámaras, pórticos, postes, software y servicios asociados.

Por ejemplo:

- En Bogotá, el contrato de concesión para el sistema de cámaras salvavidas tuvo una inversión cercana a los $84 mil millones.
- En Pereira, se han proyectado inversiones por más de $6 mil millones en modernización de su red de control vial entre 2023 y 2025.
- Medellín ha integrado estos sistemas dentro de su estrategia de movilidad inteligente, incluyendo convenios con el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

**Ejemplos de Licitaciones Recientes**

1. Secretaría de Movilidad de Medellín (2023):
   - Objeto: Adquisición y operación de cámaras de detección electrónica.
   - Monto: $12.500 millones COP.
   - Modalidad: Licitación pública.
   - Empresas participantes: Autovías, Movipark, UT Fotomultas Inteligentes, entre otras.

2. Instituto de Movilidad de Pereira (2024):
   - Objeto: Suministro e instalación de postes y equipos de detección electrónica.
   - Monto estimado: $3.500 millones COP.
   - Modalidad: Concurso de méritos con selección abreviada.

3. Alcaldía de Barranquilla (2022):
   - Objeto: Contrato integral para operación del sistema de fotodetección en zonas escolares.
   - Monto: $5.200 millones COP.

**Actores Clave en el Mercado**

El mercado colombiano cuenta con una combinación de proveedores nacionales e internacionales, entre los que se destacan:

- Autocom S.A.S.: Especializada en tecnología vial, cuenta con operación en varios municipios.
- Movipark S.A.S.: Reconocida por proveer soluciones integradas de movilidad, incluidos software y equipos.
- UT Fotodetección Inteligente: Consorcios temporales que reúnen capacidades de ingeniería, instalación y operación.
- Kapsch TrafficCom (Austria): Multinacional con presencia en Colombia mediante contratos de gran escala

## 2. Oferta y Competencia

En cuanto a la oferta, el mercado está compuesto por empresas especializadas en la fabricación de postes metálicos o de concreto, así como en la instalación de dispositivos de fotodetección. Estas empresas suelen competir en licitaciones públicas organizadas por los municipios o departamentos, lo que ha fomentado una competencia basada en la eficiencia de costos y la capacidad técnica.

Los principales proveedores de postes suelen ser empresas nacionales, aunque existe presencia de productos importados. Los postes de acero galvanizado son los más utilizados debido a su durabilidad y bajo mantenimiento. En menor medida, también se usan postes de concreto, que pueden ser más económicos, pero con desafíos en cuanto a transporte e instalación en zonas de difícil acceso.

## 3. Costos y Factores Económicos

El costo de los postes varía dependiendo de los materiales utilizados, el tamaño, las especificaciones técnicas y la ubicación geográfica del proyecto. A nivel general, los precios de los postes de acero galvanizado están sujetos a fluctuaciones en los costos del acero, un factor influenciado por el mercado internacional. Además, el costo de la mano de obra para la instalación puede variar según la región, la complejidad del terreno y las características del proyecto.

Otro factor relevante son los costos asociados a los permisos y regulaciones necesarias para la instalación de estos postes, especialmente en áreas urbanas densamente pobladas. Los municipios o departamentos deben asegurar que los proyectos de fotodetección no solo cumplan con los requisitos técnicos, sino también con los criterios urbanísticos y ambientales.

## 4. Perspectivas Económicas y Retos

El crecimiento de los sistemas de fotodetección en Colombia seguirá impulsado por políticas de movilidad sostenible, así como por la necesidad de mejorar la seguridad vial. Se espera que más ciudades y municipios implementen sistemas de control de tráfico automatizado, lo que aumentará la demanda de postes y otros componentes de infraestructura vial.

Sin embargo, el mercado enfrenta retos como la fluctuación de los precios de los materiales y la presión por reducir los costos en los contratos públicos. Además, la implementación de estos sistemas enfrenta resistencia en algunas comunidades, lo que puede retrasar proyectos y aumentar los costos legales y de gestión de las obras.

## 5. Oportunidades de Innovación

Existen oportunidades de innovación en el diseño y material de los postes, orientadas a mejorar la durabilidad y reducir el impacto ambiental. Algunas empresas están explorando el uso de postes reciclados o híbridos, combinando materiales para optimizar costos y sostenibilidad. También se están desarrollando tecnologías de postes inteligentes, que integran múltiples funciones, como el soporte para cámaras de vigilancia, puntos de carga para vehículos eléctricos, y sensores de calidad del aire.

## Conclusión

El mercado de suministro e instalación de postes para fotodetección en Colombia presenta un panorama dinámico, con una demanda en aumento debido a la necesidad de modernización de la infraestructura vial y la implementación de políticas de movilidad segura. Sin embargo, los actores del mercado deben ser conscientes de los retos económicos y operacionales que podrían afectar los costos y plazos de los proyectos. La innovación en materiales y tecnología será clave para mantenerse competitivos en un entorno de creciente presión por soluciones más sostenibles y eficientes.

## ANÁLISIS ECONÓMICO

El sector de semaforización y tecnología en Colombia ha experimentado un crecimiento notable en los últimos años, impulsado por varios factores como la urbanización acelerada, el aumento del parque automotor, y la necesidad de mejorar la movilidad y la seguridad vial en las principales ciudades del país. Además, el compromiso del gobierno colombiano con la modernización de la infraestructura de transporte y la adopción de tecnologías inteligentes ha contribuido a dinamizar este sector, posicionándolo como un área clave dentro de la economía nacional.

### Contexto General del Sector

El crecimiento poblacional y la urbanización han sido factores clave en el desarrollo del sector de semaforización y tecnología. Con una población que supera los 52 millones de habitantes en 2023, y con más del 80% de la población viviendo en áreas urbanas, la demanda de soluciones de movilidad inteligente ha aumentado considerablemente. Ciudades como Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla y

Bucaramanga y Pereira concentran gran parte de esta demanda, debido a sus niveles de congestión vehicular, accidentes de tránsito y la necesidad de mejorar la calidad del aire mediante la reducción del tiempo de viaje y la descongestión del tráfico.

El parque automotor también ha crecido significativamente en los últimos años. Según la Asociación Nacional de Movilidad Sostenible (ANDEMOS), en 2023, el parque automotor superó los 17 millones de vehículos, lo que representa un desafío para las infraestructuras viales y los sistemas de gestión de tráfico. Este crecimiento del parque automotor ha incentivado a los gobiernos locales a implementar sistemas avanzados de semaforización y tecnología, como sensores de tráfico, cámaras de fotodetección y semáforos inteligentes, para mejorar la gestión de la movilidad.

**Modernización del Sector de Semaforización**

La modernización del sector de semaforización en Colombia incluye la implementación de tecnologías como los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS, por sus siglas en inglés), que permiten la gestión eficiente del tráfico y la reducción de los tiempos de desplazamiento. Estos sistemas utilizan herramientas como cámaras, sensores, y algoritmos de inteligencia artificial (IA) para ajustar los tiempos de los semáforos y detectar infracciones de tránsito en tiempo real.

El crecimiento del mercado de semaforización está vinculado a proyectos de ciudades inteligentes, que buscan integrar sistemas de movilidad, seguridad y eficiencia energética. Según un informe de la consultora Frost & Sullivan, el mercado global de ciudades inteligentes alcanzará los USD $2.5 billones en 2025, y Colombia está comprometida con este crecimiento, con iniciativas en ciudades como Medellín, considerada un hub de innovación tecnológica en Latinoamérica.

**Inversión en Infraestructura Tecnológica**

El desarrollo del sector de semaforización y tecnología requiere de una inversión sustancial en infraestructura tecnológica, especialmente en términos de almacenamiento de datos. Los sistemas de semáforos inteligentes y cámaras de fotodetección generan grandes cantidades de datos diariamente. Estos datos son esenciales para la gestión del tráfico, el análisis de infracciones, la planificación de rutas y la toma de decisiones estratégicas en términos de movilidad.

En una ciudad de tamaño medio en Colombia, un sistema de semáforos y cámaras de fotodetección puede generar entre 2 y 4 terabytes de datos por día. Para gestionar estos volúmenes de información, se requieren soluciones de almacenamiento como los sistemas NAS (Network Attached Storage) y servidores dedicados. Estas soluciones permiten almacenar de forma segura las imágenes, videos y datos generados, garantizando que estén disponibles para análisis futuros y auditorías.

La inversión en infraestructura de almacenamiento es crítica para la operación de estos sistemas. Un servidor básico con capacidad de almacenamiento para una ciudad mediana puede tener un costo inicial de entre USD $10,000 y $20,000, mientras que un sistema NAS puede oscilar entre USD $2,000 y $10,000, dependiendo de la capacidad y redundancia requerida. Aunque estas inversiones representan un costo inicial elevado, a largo plazo permiten la reducción de costos operativos, al evitar la pérdida de datos o fallos en la operación del sistema.

**Impacto del IPC y Crecimiento Poblacional**

La evolución del IPC (Índice de Precios al Consumidor) en Colombia ha tenido un impacto directo en los costos de adquisición e implementación de tecnologías para el sector de semaforización. En los últimos años, la inflación ha experimentado variaciones significativas, alcanzando un 13.12% en 2022, lo que ha incrementado los costos de materiales, equipos y servicios relacionados con la tecnología de movilidad.

La tabla a continuación muestra la evolución del IPC en Colombia durante los últimos años:

| Año | Inflación (%) - IPC |
|---|---|
| 2010 | 3.17% |
| 2011 | 3.73% |
| 2012 | 2.44% |
| 2013 | 1.94% |
| 2014 | 3.66% |
| 2015 | 6.77% |
| 2016 | 5.75% |
| 2017 | 4.09% |
| 2018 | 3.18% |
| 2019 | 3.80% |
| 2020 | 1.61% |
| 2021 | 5.62% |
| 2022 | 13.12% |
| 2023 | 9.28% |
| 2024 | 5.20% |

El crecimiento poblacional y la urbanización acelerada han generado una mayor presión sobre las infraestructuras viales y de movilidad. Según el DANE, la población colombiana pasó de 45.5 millones en 2010 a 52.7 millones en 2024, con más del 80% de la población viviendo en áreas urbanas. Este crecimiento ha aumentado la demanda de soluciones de movilidad inteligente, ya que las ciudades enfrentan desafíos cada vez mayores en términos de congestión vehicular, accidentalidad y contaminación del aire.

A continuación, se presenta una tabla con los datos poblacionales de Colombia en los últimos años:

| Año | Población (millones) |
|---|---|
| 2010 | 45.5 |
| 2015 | 48.2 |
| 2020 | 50.3 |

| | |
|---|---|
| 2023 | 52.2 |
| 2024 | 52.7 |

El sector de semaforización y tecnología en Colombia se enfrenta a desafíos y oportunidades significativas. El crecimiento poblacional, la urbanización acelerada y el aumento del parque automotor han generado una demanda urgente de soluciones tecnológicas para mejorar la movilidad y garantizar la seguridad vial en las ciudades.

La inversión en tecnología, infraestructura de almacenamiento, y soluciones inteligentes es fundamental para enfrentar estos desafíos. A medida que las ciudades colombianas continúan creciendo, la adopción de tecnologías avanzadas de gestión del tráfico será esencial para mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos y asegurar un futuro sostenible para la movilidad en el país.

### 5.1.2. Técnico - Condiciones Técnicas Exigidas

(Artículo 2.2.1.1.2.1.1.,5 -Artículo 2.2.1.2.1.5.1.3 - Artículo 2.2.1.1.2.2.2)

**ESTUDIOS TECNICOS:**

- Elaborar el diagnóstico integral de la situación actual del Instituto de Movilidad de Pereira, identificando brechas y oportunidades de mejora.
- Diseñar el modelo técnico, detallando componentes, infraestructura, niveles de servicio y requerimientos tecnológicos.
- Recopilar, analizar y sistematizar la información técnica relevante.
- Realizar entrevistas técnicas y actividades de levantamiento de información en el instituto de tránsito de Pereira, con la finalidad de elaborar un informe técnico sobre el diagnóstico de la entidad.
- Informe de diagnóstico junto con las Especificaciones técnicas detalladas y relacionadas con el objeto.

**ESTUDIOS JURIDICOS:**

- Analizar el marco normativo vigente y presentar un informe frente a los conceptos jurídicos sobre la viabilidad de la concesión.
- Realizar un Informe con un análisis normativo frente a los procesos en caminados a la señalización vial, la red semafórica, la implementación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones - SAST y los servicios conexos de gestión de tránsito.
- Matriz de obligaciones y riesgos jurídicos como lo son deberes del concesionario, del concedente, y responsabilidades de supervisión.
- Soporte documental de cumplimiento normativo.

**ESTUDIOS FINANCIEROS:**

- Realizar la estructuración financiera, incluyendo estimación de inversiones y costos.
- Diseñar flujo de caja y evaluar indicadores financieros.
- Realizar un Informe De Proyecciones de ingresos (tasas, tarifas, sanciones, otros).
- Proyecciones financieras detalladas.
- Informe de análisis financiero.

Evaluación de riesgos financieros

**5.1.3. Legal – Regulatorio**

**NORMATIVIDAD APLICABLE:**

- Ley 80 de 1993.
- Ley 1150 de 2007
- Ley 1474 de 2011.
- Ley 1882 de 2018.
- Ley 2013 de 2019.
- Decreto 19 de 2012.
- Decreto 723 de 2013.
- Decreto 1082 de 2015.
- Decreto 2106 de 2019.

La modalidad de Selección de Mínima Cuantía es un procedimiento sencillo y rápido para escoger al contratista en la adquisición de los bienes, obras y servicios cuyo valor no exceda el diez por ciento (10%) de la menor cuantía de las Entidades Estatales. Esta modalidad de selección tiene menos formalidades que las demás y tiene características especiales.

Las reglas aplicables a la modalidad de Selección de Mínima Cuantía son las consagradas en el numeral 5 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, que fue modificado por el artículo 94 de la Ley 1474 de 2011, y demás normas concordantes, y no es posible agregar requisitos, procedimientos o formalidades adicionales.

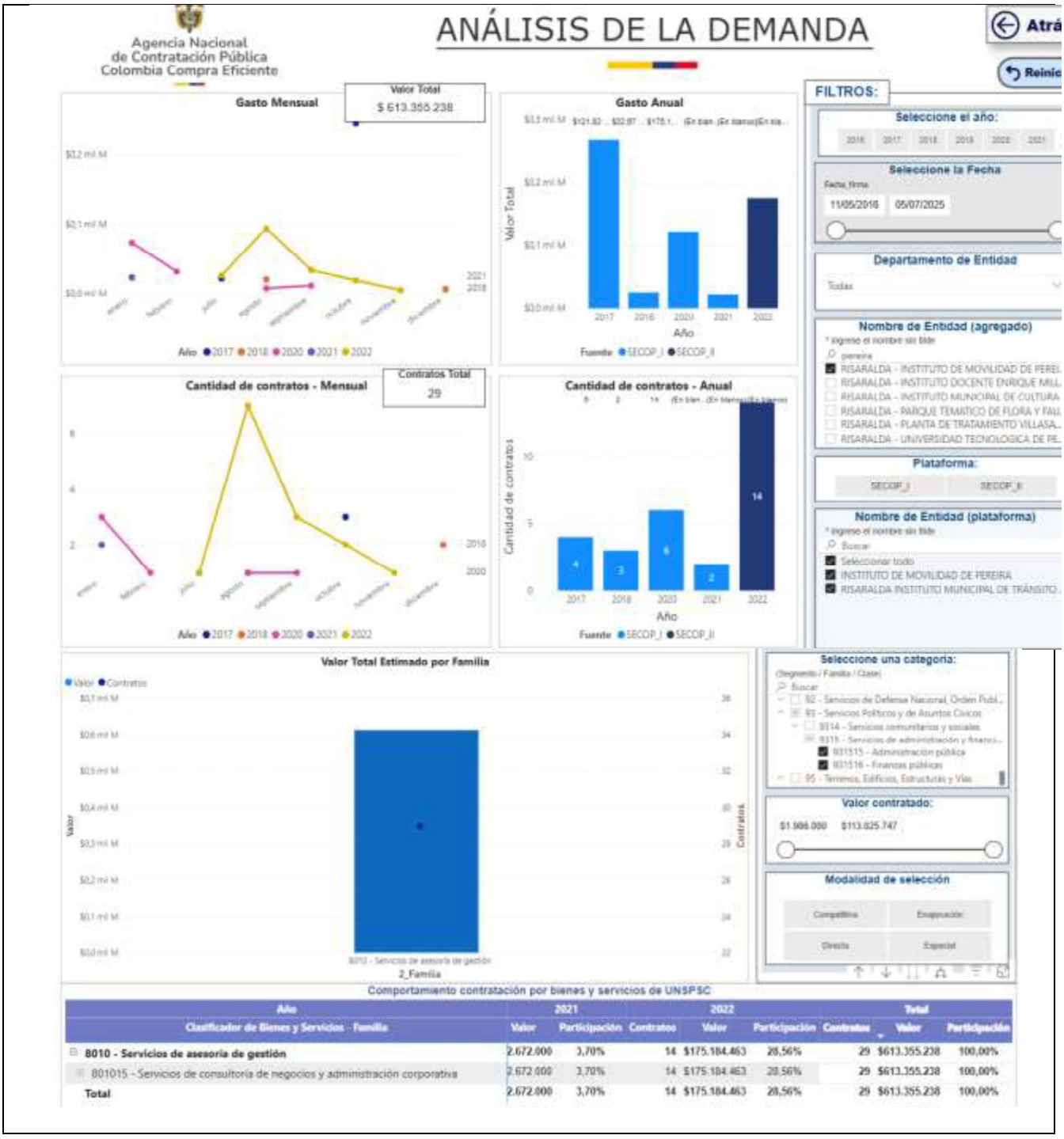
La modalidad de selección que se empleará para el presente proceso será la SELECCIÓN DE MÍNIMA CUANTÍA.

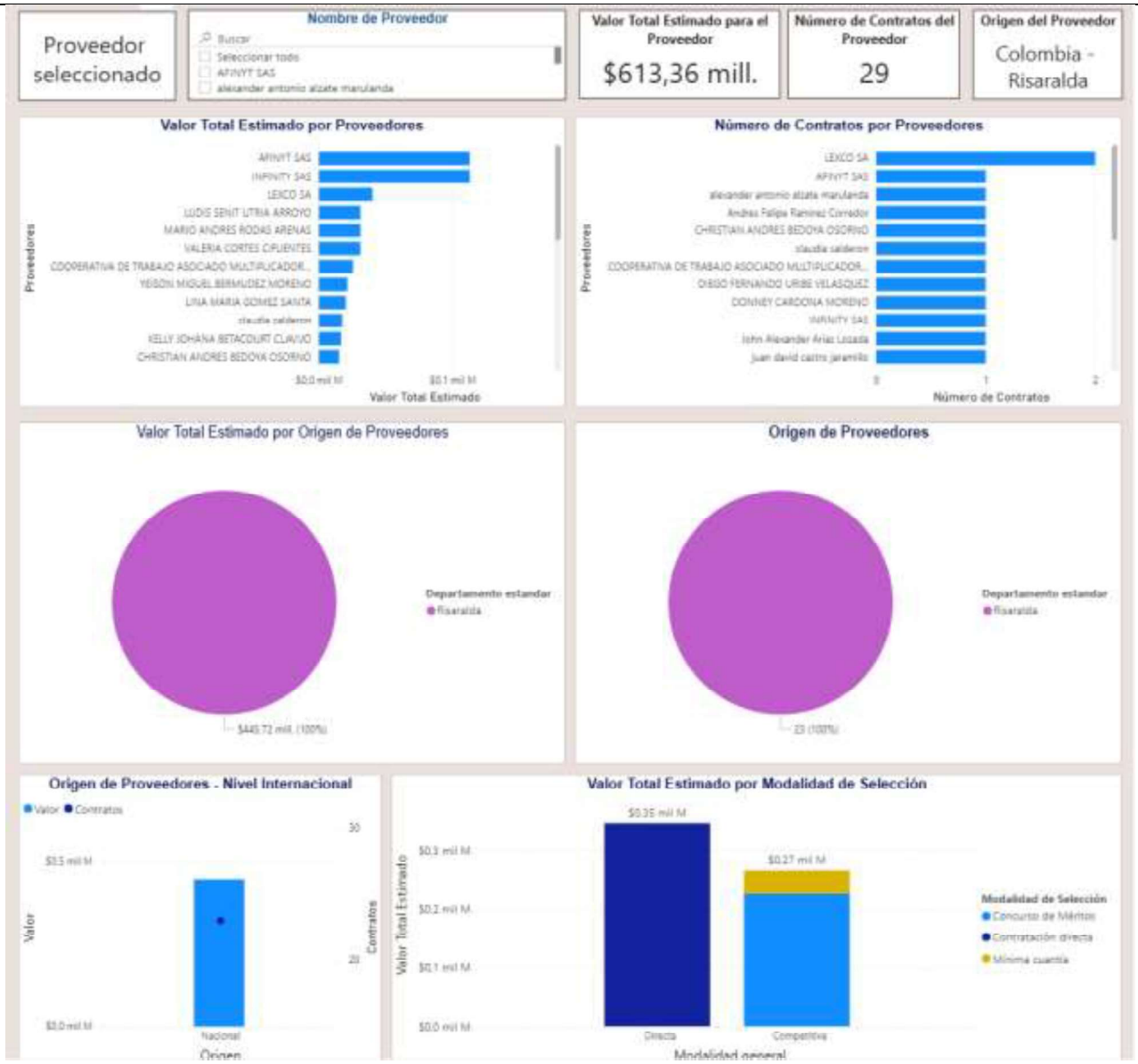
**5.1.4. Contratos de Obra o Conexo**

N/A

**5.2. Análisis de la Demanda**

determinantes en las modalidades y condiciones de adquisición, formas de pago, experiencia habilitante a exigir de acuerdo con el tercer nivel de desagregación de la codificación UNSPSC y riesgos derivados de los procesos de selección, se analizarán procesos de diferentes modalidades que guarden similitud con el objeto, cuantía y modalidad a contratar.


ANÁLISIS DE LA DEMANDA
Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente
Gasto Mensual
Valor Total
$ 613.355.238
Gasto Anual
Cantidad de contratos - Mensual
Contratos Total
29
Cantidad de contratos - Anual
FILTROS:
Seleccione el año:
Seleccione la Fecha
11/05/2016
05/07/2025
Departamento de Entidad
Todas
Nombre de Entidad (agregado)
Plataforma:
Nombre de Entidad (plataforma)
Valor Total Estimado por Familia
2_Familia
Seleccione una categoría:
Valor contratado:
$1.986.000
$113.025.747
Modalidad de selección
Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC
Año
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia
2021
2022
Total
Valor
Participación
Contratos
8010 - Servicios de asesoría de gestión
2.672.000
3,70%
14
$175.184.463
28,56%
29
$613.355.238
100,00%
801015 - Servicios de consultoría de negocios y administración corporativa
Total




Del análisis de los gráficos presentados se concluye que, en el departamento de Risaralda, particularmente a través del Instituto de Movilidad de Pereira, se ha consolidado una importante demanda de servicios de asesoría de gestión y consultoría (clasificador UNSPSC 8010 y 801015), alcanzando un valor total estimado de contratación de $613,36 millones en el periodo observado. Esta contratación se concentra mayoritariamente en la vigencia 2022, con un total de 14 contratos, evidenciando un crecimiento sustancial frente a años anteriores. La modalidad de selección predominante ha sido la contratación directa, seguida por la modalidad competitiva, lo cual refleja la naturaleza especializada de los servicios adquiridos. La totalidad de los proveedores tienen origen local, específicamente del departamento de Risaralda, y se evidencia un mercado altamente

concentrado, con proveedores como AFINITY SAS y INFINITY SAS liderando en valor adjudicado y número de contratos. Esta información sugiere un ecosistema de contratación consolidado, con dinámicas de mercado localizadas y una alta participación de empresas del mismo departamento, lo cual favorece la reactivación económica regional y facilita la ejecución logística de los contratos.

### 5.2.1. Adquisiciones Previas de la Entidad

La entidad ha realizado contrataciones previas relacionadas con las cuantías similar a la de este proceso. Esto implica que existen antecedentes de adquisiciones, servicios o proyectos similares gestionados por la entidad en el marco de procesos contractuales anteriores dentro de esta misma categoría. Como resultado, se dispone de datos históricos o experiencias previas en la gestión de contrataciones bajo esta cuantía:

| Año | 2021 | | 2022 | | | Total | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Clasificador de Bienes y Servicios - Familia | Valor | Participación | Contratos | Valor | Participación | Contratos | Valor | Participación |
| 8010 - Servicios de asesoría de gestión | $22.672.000 | 3,70% | 14 | $175.184.463 | 28,56% | 29 | $613.366.238 | 100,00% |
| 801015 - Servicios de consultoría de negocios y administración corporativa | $22.672.000 | 3,70% | 14 | $175.184.463 | 28,56% | 29 | $613.366.238 | 100,00% |
| CONSULTORIA PARA LA IMPLEMENTACION DEL NUEVO MARCO NORMATIVO APLICABLE A ENTIDADES DE GOBIERNO ASI COMO LOS ELEMENTOS INTEGRANTES INCORPORADOS EN LA NUEVA ESTRUCTURA DEL REGIMEN DE CONTABILIDAD PUBLICA DISPUESTO POR LA CONTADURIA GENERAL DE LA NACION | | | | | | 2 | $226.051.494 | 36,85% |
| PRESTACIÓN DE SERVICIOS ESPECIALIZADOS DE APOYO AL INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA EN LOS PROCESOS DE ANÁLISIS FORMULACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE ESTRATEGIAS PROGRAMAS Y PROYECTOS ENCAMINADOS A MEJORAR LAS ACTUALES CONDICIONES DE TRAFICO Y MOVILIDAD DEL MUNICIPIO | | | | | | 1 | $31.152.000 | 5,08% |
| PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES COMO ABOGADO PARA LOS PROCESOS JUDICIALES EN LA SUBDIRECCIÓN DE REGISTROS Y PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DEL INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA | | | | | | 1 | $31.152.000 | 5,08% |
| PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES DE APOYO Y A LA GESTIÓN EN EL APOYO A LA SUBDIRECCIÓN DE MOVILIDAD EN LA GESTIÓN DE PLANES PROGRAMAS Y PROYECTOS REFERENTES A TRANSPORTE NO MOTORIZADO ASÍ COMO EN LA GESTIÓN INTEGRAL DE LA SUBDIRECCION | | | | | | 1 | $31.152.000 | 5,08% |
| PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES ESPECIALIZADOS A LA SUBDIRECCIÓN GENERAL OPERATIVA ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA DEL INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA EN EL SUBPROCESO DE EMBARGOS DEL PROCESO DE COBRO COACTIVO | | | 2 | $26.969.880 | 4,40% | 2 | $26.969.880 | 4,40% |
| PRESTACIÓN DE SERVICIOS ESPECIALIZADOS DE ASESORÍA CONTRACTUAL FINANCIERA Y ECONÓMICA EN TODO LO RELACIONADO CON LOS PROCESOS ADELANTADOS POR LAS DIFERENTES SUBDIRECCIONES DEL INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA | | | 1 | $25.546.667 | 4,17% | 1 | $25.546.667 | 4,17% |
| PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES EN LA SUBDIRECCION GENERAL DE SISTEMAS DE INFORMACION Y TELEMATICA DEL INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA PARA REALIZAR ACTIVIDADES DE APOYO EN LA ADMINISTRACION Y GESTION DEL DATACENTER DEL IMP (BASES DE DATOS SERVIDORES Y TELECOMUNICACIONES) | | | | | | 1 | $21.427.192 | 3,49% |

### 5.2.2. Histórico de Compras de Otras Entidades u Otros

Dentro de este proceso, para efectos de análisis de demanda y conocer algunos determinantes en las modalidades y condiciones de adquisición, formas de pago, experiencia habilitante a exigir de acuerdo con el tercer nivel de desagregación de la codificación UNSPSC y riesgos derivados de los procesos de selección, se analizarán procesos de diferentes modalidades que guarden similitud con el objeto a contratar.

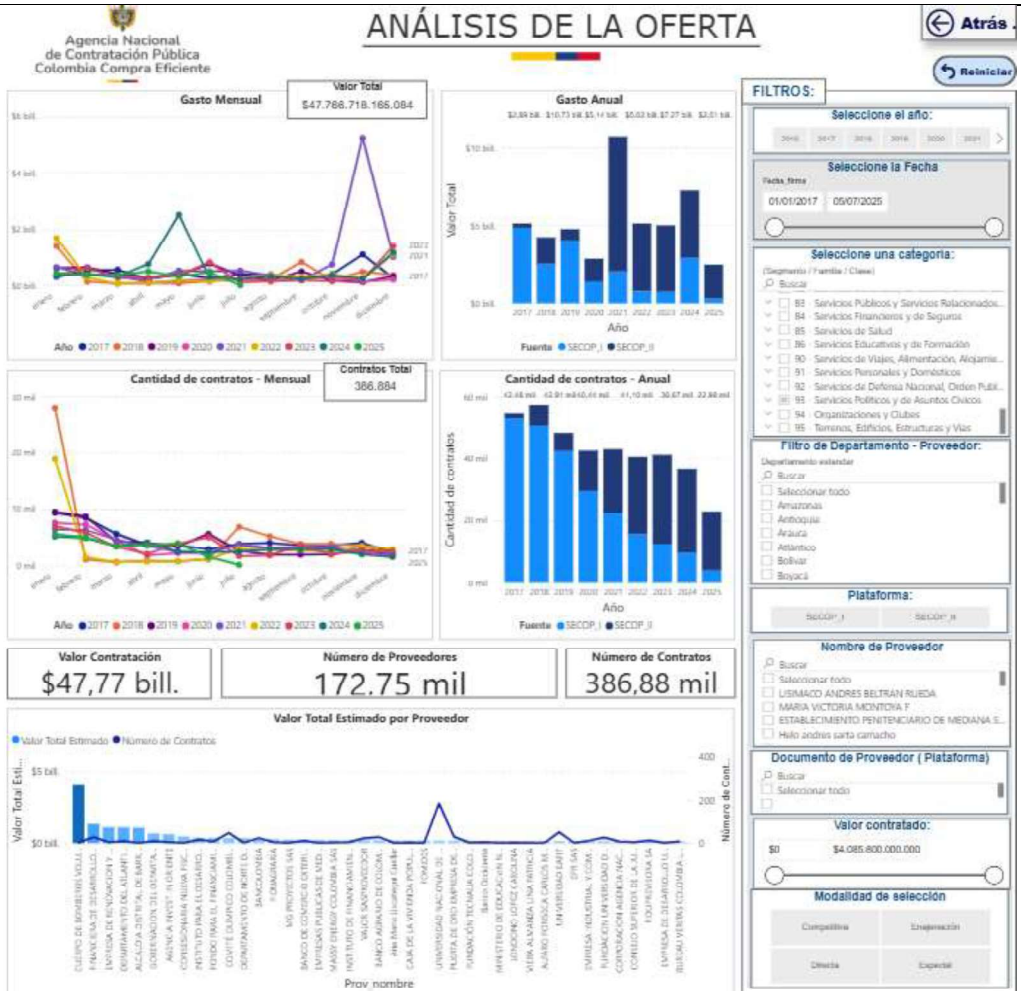
| Nº Proceso | Entidad Contratante | Objeto de la Contratación | Valor (COP) | Plazo |
|---|---|---|---|---|
| 002 | Alcaldía de Bucaramanga (2021) | Diseño de red semafórica inteligente con sensores y sistema ITS | $765.000.000 | 12 meses |
| 003 | Secretaría de Movilidad de Medellín | Estudio de factibilidad técnica y financiera para modernización de fotodetección | $980.000.000 | 10 meses |
| 004 | Alcaldía de Cali (2022) | Asesoría jurídica y estructuración financiera para proyecto de movilidad sostenible | $1.200.000.000 | 11 meses |
| 005 | Secretaría de Movilidad de Bogotá (2023) | Consultoría para implementación de APP y sistemas de control de infracciones | $900.000.000 | 8 meses |

El análisis realizado permite identificar los recursos que las entidades públicas destinan a la contratación de este tipo de proceso, ya sea a través de personas jurídicas; se evidencia no solo la asignación presupuestaria destinada a este fin, donde los procesos competitivos y contratación directa se destaca a la hora de la modalidad de contratación.

### 5.3. Análisis de la Oferta

#### 5.3.1. Quién vende

Se toma como referencia los datos consignados en la herramienta del Modelo de Abastecimiento Estratégico de CCE3 en el módulo análisis de la oferta que detalla las diversas empresas que han participado en distintos procesos de contratación, las cuales también son consideradas como potenciales oferentes que podrían participar en el presente proceso.




El Instituto de movilidad de Pereira ha solicitado cotización a diferentes proveedores de este tipo de servicio, de las cuales obtuvo respuesta los siguientes proveedores:

- **CONSULTORES Y ASOCIADOS CF S.A.S.**
- **SOLUCIONES DE INGENIERIA LAGIT S.A.S**
- **AUDITORES Y CONSULTORES LTDA.**

### 5.3.2. Dinámica de producción, distribución y entrega de los servicios

En el mercado local y nacional existe pluralidad de posibles oferentes que están en capacidad de Prestar servicios profesionales de consultoría para la elaboración de los estudios técnicos, jurídicos y financieros requeridos para estructurar un esquema de concesión que permita modernizar, operar y garantizar la sostenibilidad del servicio público a cargo del Instituto de Movilidad de Pereira, incluyendo la señalización vial, la red semafórica, la implementación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones - SAST y los servicios conexos de gestión de tránsito, en el marco del proyecto 'Movilidad segura, accesible y sostenible para Pereira.

## 6. CRITERIOS PARA LA DETERMINACIÓN DE REQUISITOS HABILITANTES

(Artículo 2.2.1.1.1.6.2.)

| | |
|---|---|
| **6.1. Capacidad Jurídica** | |
| Se requiere contratar una Persona Natural o Jurídica con capacidad para adquirir derechos y contraer obligaciones, que no se encuentre con inhabilidades, incompatibilidades, sanciones y/o prohibiciones; con el objeto social relacionado con las actividades a desarrollar, y que cumpla los requisitos de idoneidad y experiencia, ya relacionados en la necesidad y en la solución de la necesidad. | |
| **6.2. Capacidad Financiera** | |
| **6.2.1. Índice de Liquidez** | N/A |
| **6.2.2. Índice de Endeudamiento** | N/A |
| **6.2.3. Razón de cobertura de Intereses** | N/A |
| **6.3. Capacidad Organizacional** | |
| **6.3.1. Rentabilidad del patrimonio** | N/A |
| **6.3.2. Rentabilidad del activo** | N/A |
| **6.3.3. Otro. Margen Bruto, Neto, Operacional, Retorno, Rotación de** | N/A |

| | |
|---|---|
| **activos totales o fijos, y Rotación de inventarios** | |

**En los casos de uniones temporales, indicar la fórmula con la cual se revisarán los indicadores.**

### 6.4. Requisitos Técnicos Habilitantes Adicionales

Se requiere un personal mínimo el cual estará detalla a continuación:

| CARGO | CANTIDAD | PERFIL | EXPERIENCIA GENERAL | EXPERIENCIA ESPECIFICA |
|---|---|---|---|---|
| DIRECTOR DEL PROYECTO | **1** | Título profesional Ingeniero Civil y/o Ingeniería de Transporte y Vías<br>Con Especialización en Vías y Transporte y/o Especialización en tránsito, diseño y seguridad vial<br>Con Maestría en ingeniera Civil y/o Maestría en Infraestructura Vial | Veinte (20) años Experiencia General Desde la Obtención del Título de Pregrado. | Acreditar mediante certificaciones a ver participado en mínimo 2 proyectos con objetos similares y/o afines donde desarrolle actividades relacionadas con Tránsito y/o Transporte y/o Seguridad Vial desempeñando el cargo de gerente de proyectos y/o director De proyectos. |
| GERENTE DEL PROYECTO | 1 | Título profesional en Contaduría pública y/o economía y/o administración con Maestría en: administración de Empresas y/o administración de negocios y | Diez (10) Años de Experiencia General Desde la Obtención del Título de Pregrado. | Una (1) certificación relacionada con la dirección o gerencia de proyectos en Temas financieros y/o administrativos y/o tránsito y movilidad. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | especialización en gerencia financiera y/o gerencia de proyectos. | | |
| CONTADOR PUBLICO | 1 | Título Profesional en contaduría Pública. Con especialización en Gerencia de impuestos y/o Gerencia tributaria y/o gerencia de proyectos | Diez (10) Años de Experiencia General Desde la Obtención del Título de Pregrado | Una (1) certificación relacionada con la Coordinación de proyectos en Temas de tránsito y movilidad. |
| ABOGADO | 1 | Profesional en Derecho. Con especialización en Derecho Tributario y/o Derecho Administrativo | Dos (2) Años de Experiencia General Desde la Obtención del Título de Pregrado | Una (1) certificación relacionada con Temas de tránsito y movilidad. |
| ANALISTA DE DATOS | 1 | Profesional en estadística y/o administración de negocios internacionales | Dos (2) Años de Experiencia General Desde la Obtención del Título de Pregrado | Una (1) certificación relacionada con Temas de tránsito y movilidad. |

Se acreditará este requisito hoja de vida de los profesionales con sus correspondientes soportes (diploma de profesional, diploma de especialización o maestría en estructuras, tarjeta profesional expedida en los casos que aplique), certificaciones de la experiencia relacionada y carta de intención suscrita por parte del profesional en favor del proponente indicando su interés de participar en el proceso contractual en caso de ser adjudicado.

| 6.5. Condiciones de Idoneidad y Experiencia | |
|---|---|
| **6.4.1. Idoneidad** | PERSONA JURÍDICA: La entidad para satisfacer la necesidad requiere contratar una persona Jurídica cuyo objeto social esté relacionado con la CONSULTORÍA.<br><br>Cuando se trate de personas jurídicas, se deberá anexar el certificado de existencia y representación legal, expedido por la entidad competente, con fecha de expedición con anterioridad no superior a treinta (30) días |

| | |
|---|---|
| | calendario a la fecha de cierre del proceso de selección. Si el representante legal no está facultado para participar en la selección o para suscribir el respectivo contrato, deberá presentar acta de autorización de la Junta Directiva. |
| **6.4.2. Experiencia** | El proponente deberá acreditar experiencia certificada mediante Dos (2) contratos celebrados y ejecutados, cuyo objeto y/o alcance sea igual o similar al del presente proceso, y cuya sumatoria en valor contractual sea el 100% del presupuesto oficial del presente proceso, expresado en SMLMV.<br><br>Se deberá aportar dentro de su propuesta la respectiva certificación o copia del contrato con acta de liquidación o terminación la cual permita verificar los requisitos antes señalados. Estas certificaciones deberán reunir los siguientes requisitos:<br><br>1. Nombre o razón social del contratante<br>2. Nombre o razón social del contratista.<br>3. Objeto del contrato.<br>4. Descripción de las obligaciones contractuales.<br>5. Fecha de suscripción del contrato.<br>6. Fecha de iniciación del contrato.<br>7: Fecha de terminación del contrato.<br>8. Valor del contrato.<br>9. Identificación y cargo de la persona competente para expedirla (la certificación estará suscrita por la persona facultada para expedir dicho documento).<br><br>Si la certificación incluye varios contratos, se identificará en forma precisa si son contratos adicionales al principal a son nuevos contratos, indicando los requisitos aquí exigidos por cada uno de ellos.<br><br>Si la certificación incluye el contrato principal con sus adiciones, prorrogas u otrosí, se entenderá como un solo contrato certificado.<br>En caso de que la certificación sea expedida a un consorcio o unión temporal, en la misma debe identificarse el porcentaje de participación de cada uno de sus integrantes.<br><br>Si el proponente es un consorcio o una unión temporal, se tendrán en cuenta los certificados aportados por uno o por todos los miembros del consorcio o unión temporal.<br><br>En caso de no contar con certificaciones escritas, la experiencia se puede acreditar mediante copia del contrato con la respectiva acta de liquidación, siempre y cuando estén firmados y contenga la información solicitada anteriormente. |

## 7. JUSTIFICACIÓN Y CRITERIOS DE LOS FACTORES DE SELECCIÓN DE LA OFERTA MÁS FAVORABLE

Art. 2.2.1.1.2.1.1 Numeral 5)

(Señalar la casilla correspondiente)

| **LICITACIÓN PÚBLICA Y SELECCIÓN ABREVIADA DE MENOR CUANTÍA (ARTÍCULO 2.2.1.1.2.2.2. Decreto 1082 de 2015)** | | | |
|---|---|---|---|
| [ ] | Calidad y precio soportados en puntajes o fórmulas | [ ] | Calidad y precio que representen la mejor relación de costo-beneficio. |
| [ ] | Acuerdo marco de precios | [ ] | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| [x] | Menor precio | | Contratación Directa |
| [ ] | OTRO: ¿CUAL? ____ | | |
| **Justificación** | | | |

## 8. RIESGOS

(Art. 4 Ley 1150-. Art. 2.2.1.1.2.1.1, numeral 6º Decreto 1082 de 2015)

**ESTIMACIÓN:** Es un riesgo asociado a la operación, capacidad, o situación particular de la Entidad Estatal (eficacia, tecnológico).
**TIPICACIÓN:** La posibilidad de que el contratista incumpla las obligaciones legales o contractuales que le corresponde.
**ASIGNACIÓN:** Los riesgos aquí estimados serán asumidos por

## 8.1. PROBABILIDAD Y CALIFICACIÓN DEL RIESGO

| No. | Clase | Fuente | Etapa | Tipo | Descripción (Qué puede pasar y Cómo puede ocurrir) | Consecuencia | Probabilidad | Impacto | Calificación Total | Prioridad | A quien se le asigna | Tratamiento/Controles a ser implementados | ¿Afecta el equilibrio económico del contrato? | Persona responsable del | Fecha estimada en que se inicia el tratamiento | Fecha estimada en que se completa el tratamiento | Monitoreo y revisión | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | | | | | | | Cómo se realiza | Periodicidad (¿Cuándo?) |
| 1 | General | Externo | Ejecución | Operacional | Incumplimiento de las obligaciones | Entorpecimiento o retardo en la | Posible | Moderado | Alto | Alto | Entidad | Verificación de la información suministrada por el | Menor | Menor | Bajo | No | Supervisor del contrato | Verificar mediante una confrontación de los documentos aportados. |
| 2 | General | Externo | ejecución | Operacional | Adopción de decisiones o presentación de conceptos o procedimientos contrarios a | Puede variar el resultado esperado por la entidad en la prestación del servicio | posible | Moderado | Alto | Alto | Entidad | Verificación cuidadosa de los documentos aportados por el contratista. | Menor | Menor | Bajo | No | Supervisor del contrato | Verificar mediante confrontación el contenido de los documentos aportados por el contratista frente a los requerimientos planteados por la entidad y el resultado del servicio |

**8.1. EVALUACIÓN DEL RIESGO PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS METAS Y OBJETIVOS DE LA ENTIDAD -** (Artículo 2.2.1.1.1.6.3.)

Dar cumplimiento total al objeto de la presente contratación y en consecuencia entregar los (**documentos, informes, análisis, entre otras)** planteados en el presente estudio previo, permitirán a la entidad alcanzar los objetivos en los cuales se fundamenta el mismo, de llegar a darse ocurrencia y materialización de cualquiera de los riesgos previsibles descritos no se podría dar cumplimiento a las metas y objetivos bajo los cuales se sustentó el presente estudio previo.

**8.2. FORMA DE MITIGAR EL RIESGO -** (Art. 2.2.1.1.2.1.1 Numeral 6)

Con la Entrega oportuna y de calidad de los elementos que hacen parte del objeto contractual se logra verificar el cumplimiento del mismo, sumado a ello, se exigirá la constitución de la garantía de la calidad de los bienes y/o servicios.

## 9. GARANTÍAS – SUFICIENCIA Y COBERTURA

(Artículo 2.2.1.1.2.1.1. y 2.2.1.2.3.2.11. Decreto 1082 de 2015)

EL CONTRATISTA deberá constituir a favor del Instituto de Movilidad de Pereira una garantía, en cualquiera de las modalidades que describe la sección 3, subsección 1 de la ley 1082 de 2015, que ampare el cumplimiento de todas las obligaciones contractuales y legales, incluido el pago de la cláusula penal pecuniaria. La Garantía requiere de la aprobación por parte de la Subdirección Jurídica del Instituto de Movilidad, quien evaluará el cubrimiento de la misma y solicitará, si es del caso, su complementariedad, ampliación y/o aclaración para la ejecución del contrato.

En caso de que el lapso entre la fecha de suscripción del contrato y el acta de inicio sea superior a dos (2) meses, se deberá informar a la aseguradora para ajustar estos términos de las pólizas, contando desde el acta de inicio

El proponente y/o proveedor deberá extender las pólizas requeridas, en caso de adicionarse, suspenderse, se adelante audiencia del artículo 86 de la ley 1474 de 2011 o de ser necesaria la modificación de la póliza durante la ejecución o vigencia del contrato, con el fin de garantizar la cobertura mínima hasta la liquidación, los términos serán ajustados por el proponente y/o proveedor contados desde la fecha de inicio del contrato, en todo caso en las pólizas de calidad de bienes, pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales, estabilidad y calidad de la obra, Responsabilidad civil extracontractual deberán ser ampliadas de tal forma que cumpla con los requisitos establecidos para cada una.

ATENDIENDO LA NATURALEZA DEL OBJETO DEL CONTRATO Y A LA FORMA DE PAGO SE EXIGE LA CONSTITUCIÓN DE LAS SIGUIENTES GARANTÍAS: (señalar con una X las garantías aplicables).

En los casos que no apliquen las garantías por las razones expuestas en la última casilla de este punto señalar con una X la última casilla

| | GARANTIA | COBERTURA | | VIGENCIA |
|---|---|---|---|---|
| | Seriedad del ofrecimiento | 10% del valor del valor de la oferta.<br>En los casos de subasta o adjudicación por la sumatoria de los ítems, será por del valor del presupuesto oficial | | Desde el momento de la presentación de la oferta hasta la fecha de Resolución de Aprobación de la Garantía o Pólizas exigidas. Período mínimo 60 días calendario. (Artículo 2.2.1.2.3.1.9.). |
| X | Cumplimiento | $ contrato en smmlv | %Contrato | El plazo del contrato y hasta seis (6) meses más. (Artículo 2.2.1.2.3.1.12.). Contados desde la fecha de suscripción del contrato |
| | | | 10% | |
| X | Pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales | No inferior al 5% del valor del contrato | | Igual al plazo del contrato y hasta 3 años más. (Artículo 2.2.1.2.3.1.13.), contados desde la fecha de suscripción del contrato. En todo caso, el contratista deberá extender la póliza hasta la liquidación del contrato.<br><br>En caso de adicionarse, suspenderse, se adelante audiencia del artículo 86 de la ley 1474 de 2011 o de ser necesaria la modificación de la póliza, los términos serán ajustados por el proponente y/o proveedor contados desde la fecha de inicio del contrato y garantizando el termino de igual al plazo del contrato y 3 años |
| | Estabilidad y calidad de la obra | No inferior al 50% del valor del contrato. | | No inferior a 5 años a partir de la fecha de recibo a entera satisfacción de la obra por parte de la entidad. (Artículo 2.2.1.2.3.1.14.).<br>No inferior al plazo del contrato y hasta cinco (5) años más, a partir de la fecha de recibo a entera satisfacción de la obra, por parte de la entidad. (Artículo 2.2.1.2.3.1.14.).<br><br>Para la aprobación se tendrá en cuenta desde la fecha de suscripción del contrato. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | | En la fecha de recibo a entera satisfacción de la obra el proponente y/o proveedor deberá extender la póliza para cumplir con los requisitos establecidos<br>En todo caso, el contratista deberá extender la póliza hasta la liquidación del contrato, contados desde la fecha de suscripción del mismo |
| | Calidad de los bienes | A determinar por la entidad según el objeto, valor, naturaleza y obligaciones, la garantía mínima presunta y los vicios ocultos<br>La garantía mínima presunta y los vicios ocultos. No inferior al 50% del valor del contrato | A determinar por la entidad según el objeto, valor, naturaleza y obligaciones, la garantía mínima presunta y los vicios ocultos. (Artículo 2.2.1.2.3.1.16.)<br>Igual al plazo del contrato y hasta seis (6) meses más, contados desde la suscripción del contrato. |
| X | Calidad del servicio | No inferior al 10% del valor del contrato | Por el término del contrato y hasta seis (06) meses o más, contados desde la fecha de suscripción del contrato.<br>En la interventoría, igual a la garantía de estabilidad del contrato principal. Artículo 2.2.1.2.3.1.15.) (Art 85 Ley 1474). |
| | Responsabilidad civil extracontractual | $ contrato en smmlv / $ smmlv<br>< a 1.500 / 200<br>1.500 a 2.500 / 300<br>2.500 a 5.000 / 400<br>5.000 a 10.000 / 500<br>10.000 o más hasta 75.000 / 5% $ Contrato | ( ) Igual al plazo del contrato y hasta 6 meses más la liquidación del contrato. (Artículo 2.2.1.2.3.1.12.), contados desde la fecha de suscripción del contrato.<br>en todo caso el contratista deberá extender la póliza hasta la liquidación del contrato<br>Contados desde la fecha de suscripción del contrato.<br>En caso de ser necesario, el proponente y/o proveedor deberá extender la póliza, contando los términos desde la fecha del acta de inicio. |
| | Otra | 0% del valor del contrato | |

| ¿Es aplicable el Art. 7º de la Ley 1150 de 2007? "Excepciones al otorgamiento de garantías en los contratos de empréstito, interadministrativos, seguros y mínima cuantía" | **SI** | **NO** |
|---|---|---|
| | | |

**JUSTIFICACIÓN** De conformidad con los presentes estudios y documentos previos de esta contratación, en atención a la naturaleza del objeto, a la cuantía del contrato, circunscrito a la modalidad de contratación directa, y que además se configuran herramientas adecuadas de seguimiento y control para la eficaz ejecución del mismo, así como en razón a que se pactan cláusulas excepcionales y que la forma de pago se prevé en un esquema adecuado de verificación de cumplimiento, no se solicita la constitución de garantías respecto del presente contrato, de

conformidad con lo dispuesto especialmente en el artículo 7 de la Ley 1150 de 2007 y en el artículo 2.2.1.2.1.4.5 del Decreto Nacional 1082 de 2015..

## 10. ACUERDOS COMERCIALES

(Art. 2.2.1.1.2.1.1 ,8) (NO APLICA PARA MINIMA CUANTÍA)
Verificar si la contratación a realizar está cobijada por un TLC o Acuerdo Comercial

| | | SI | NO |
|---|---|---|---|
| La cuantía del proceso lo somete al capítulo de compras públicas o acuerdo comercial. | | | X |
| El Instituto de Movilidad de Pereira se encuentra incluido en el capítulo de las compras públicas. | | | X |
| Los bienes y servicios a contratar no se encuentran excluidos de la cobertura del capítulo de compras públicas. | | | X |
| Deben aplicarse las reglas de Acuerdos Internacionales o TLC | | | X |
| Con qué Estado o Estados | | | |

## 11. SUPERVISIÓN

La supervisión de la ejecución del contrato será ejercida por el subdirector de planeación, el subdirector de movilidad, el subdirector financiero, el subdirector de sistemas, la subdirectora jurídica y/o a quien el Director General delegue, quien cumplirá con lo consagrado en el Estatuto General de Contratación Pública y en las demás normas vigentes dispuestas para ello.

**Empleado sugerido en razón a su idoneidad para desarrollar la supervisión al contrato: Jhon Diego Molina Molina, Andrés Felipe Vanegas, Ancizar de Jesús Quintero, Carlos Andrés Gallego, Johana Torres Castro.**

## 12. MANIFESTACIÓN ANTICORRUPCIÓN

El Instituto de Movilidad de Pereira expresamente manifiesta en cumplimiento de pronunciamiento del Consejo de Estado frente a los efectos que en la contratación estatal en Colombia tienen actos de corrupción cometidos en el extranjero, por personas naturales o jurídicas nacionales o extranjeras que participan en la actividad contractual colombiana, que cuenta con las herramientas para prevenirlas, sancionarlas y conjurarlas, en igual o mayor medida que los actos de corrupción en la contratación interna, y que como entidad estatal, resalta:

a-. El deber jurídico concreto que tiene de prevenir los actos de corrupción en la contratación estatal con base en la Constitución Política, la ley, los tratados internacionales y, en especial, con los principios de transparencia, buena fe, planeación, eficacia, precaución y moralidad administrativa.

b-. La necesidad para los intervinientes en la actuación contractual de observar la carga de conocimiento, esto es, determinar la calidad con la que actúa el proponente o el contratista, razón por la que se deben agotar los mecanismos que brinden dicho conocimiento

c-. Que los intervinientes en la actuación contractual deben observar los principios antes citados, y que su incumplimiento conlleva las sanciones legalmente establecidas a nivel nacional e internacional.

## 13. DOCUMENTOS MÍNIMOS QUE DEBE ADJUNTAR LA PROPUESTA

Todos los documentos requeridos deben ser legibles para la revisión.
Los términos estipulados se entenderán para la fecha de revisión

1. Carta de presentación de la oferta (Para procesos de invitación pública, convocatorias, selección abreviada, concurso de méritos, licitación pública).
2. Propuesta (con la presentación de la propuesta se entiende que el proponente y/o proveedor ha leído, conoce y acepta lo establecido en los estudios y documentos previos, formato de invitación y/o pliego de condiciones según corresponda, manual de supervisión e interventoría y manual de contratación, y todos los documentos y formatos que hacen parte del sistema integrado de la Entidad).
3. Formato Único de Hoja de vida DAFP del proponente y/o proveedor persona natural o jurídica (debidamente diligenciada y con fecha no superior a 3 meses. La hoja de vida debe estar diligenciado mínimo con la información requerida para acreditar la idoneidad y experiencia para la ejecución del contrato). La experiencia e idoneidad relacionada en la hoja de vida debe coincidir con los soportes que se adjunten.
4. Soportes de la hoja de vida del contratista y/o proponente (Constancias Académicas, Certificados de Experiencia que acrediten la idoneidad y experiencia solicitada para la contratación, para ser validada.
5. Copia de la Tarjeta Profesional y certificado de antecedentes y no sanciones profesionales (**VIGENTE**) (los reglamentados, para persona natural y en los casos de personal específico requerido)
6. Copia de la cédula de ciudadanía del contratista (persona natural) o del representante legal (persona jurídica).
7. Poder (Los Proponentes podrán presentar Ofertas por intermedio de apoderado, evento en el cual deberán anexar con la oferta o propuesta el poder otorgado en legal forma, en el que se confiera al apoderado, de manera clara y expresa, facultades amplias y suficientes para actuar, obligar y responsabilizar a todos y cada uno de los integrantes en el trámite del presente proceso y en la suscripción del Contrato)
8. Copia de la Libreta Militar contratista o representante legal para hombres menores de 50 años. NO APLICA para persona natural que pertenezca a una comunidad indígena (certificación en este caso). Para hombres mayores de 18 años y menores de 24 años deben tener la situación militar definida. Los mayores de 24 años y menores de 50 años que no se encuentren con la

situación deberán presentar certificación provisional que acredite el trámite de la definición de la situación militar.

9. Certificado de constitución, existencia y representación legal (para la persona jurídica o cuando se requiera establecimiento de comercio el certificado equivalente, el certificado debe ser con vigencia no superior a tres meses y que cumpla con los requisitos establecidos en la ley) será verificado en el SECOP II en el perfil del proponen el cual debe cumplir con los requisitos de ley, en los casos de fallas de la plataforma se podrá anexar el documento.
10. Certificado de registro único de proponentes (RUP) que cumpla con los requisitos establecidos en la ley, (Aplica en Selección Abreviada, Licitación Pública, Concurso de Méritos, convocatoria pública del decreto 092 en los casos que no presenten los indicadores del contador, y contratación directa único oferente) en los casos que aplique será verificado en el SECOP II en el perfil del proponen el cual debe cumplir con los requisitos de ley, no superior a tres meses, cuando existen fallas de la plataforma o no está en ella se podrá anexar el documento.
11. Si existe restricción en el momento de contratación la autorización pertinente (persona jurídica)
12. Certificado de constitución (para el caso de consorcio o unión temporal con los porcentajes de participación de cada integrante, si existe alguna limitación y demás indicaciones pertinentes)
13. Copia del Formulario de Registro Único Tributario RUT que especifique el tipo de régimen (Persona Natural o Jurídica) actualizado según la normatividad vigente.
14. Certificado de antecedentes Fiscales CGR, Persona Natural, persona jurídica y representante legal (**VIGENTE**).
15. Certificado de antecedentes disciplinarios PGN, Persona Natural, Persona jurídica y representante legal (**VIGENTE**).
16. Certificado de antecedentes judiciales Persona Natural, y/o representante legal (**VIGENTE**).
17. Certificado de antecedentes del Sistema de Registro Nacional de Medidas Correctivas (**VIGENTE**).
18. Persona Jurídica o persona natural con personal a cargo: Certificación de estar a paz y salvo en los aportes al sistema de seguridad social en los últimos seis meses, suscrita por el Revisor Fiscal (adjuntando fotocopia de la tarjeta profesional, copia de cédula y certificado de antecedentes expedido por la Junta Central de Contadores, vigencia no superior a 3 meses) o Representante Legal (cuando no tiene revisor fiscal), en este último caso, adjuntar planillas de pago.
19. Persona natural: Certificación de afiliación en la que se demuestre que está activo en el sistema de seguridad social (salud y pensión) o recibo de pago donde se evidencie el mes, la EPS y el fondo de pensiones al que pertenece.
20. Examen médico pre-ocupacional, para contrato de prestación de servicios, Persona Natural, contrato superior a un (1) mes) y que no supere la los (3) años de expedición.
21. Certificación bancaria no superior a 3 meses.
22. En los casos que se solicite personal adicional o específico, se deben anexar los soportes que acrediten los requisitos establecidos como la hoja de vida, certificados de experiencia, tarjeta profesional, y demás que sean pertinentes para la verificación.
23. Documentos específicos requeridos desde el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST): Se debe acreditar mediante certificación emitida por la ARL donde se indique el porcentaje de implementación del SG-SST, con un cumplimiento mínimo del 61%, o mediante certificación expedida por el profesional en el SG-SST donde se indique el porcentaje de implementación del SG-SST, con un cumplimiento mínimo del 61%, junto con la autorización

emitida por la autoridad competente para que el profesional gestione tal sistema. (Capitulo No. 6 Decreto 1072 de 2015 y Resolución No. 0312 de 2019 – por el cual se definen los estándares mínimos del sistema de seguridad y salud en el trabajo SG-SST). Nota: la verificación del certificado corresponde al documento del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo e incluye la Matriz de peligros y riesgos- Tener identificado en dicho documento los riesgos de las actividades relacionadas con el objeto.

24. Declaración de bienes, rentas y conflicto de intereses en el aplicativo de la función pública, al cual se puede ingresar por el siguiente link: https://funcionpublica.gov.co/web/sigep2/ley-2013, de acuerdo con lo establecido en la Ley 2013 de 2019, de la vigencia inmediatamente anterior. Este requisito sólo aplica para contratos de prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión. Para las personas jurídicas deberá aportarlo el Representante Legal
25. Certificación del curso de Integridad, transparencia y lucha contra la corrupción de la Función Pública, con fecha de generación no superior a tres (3) meses, el cual se puede realizar desde el siguiente link: https://www.funcionpublica.gov.co/web/eva/curso-integridad. Este requisito sólo aplica para contratos de prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión
26. Certificado Deudores Alimentarios Morosos - REDAM, Ley 2097 de 2021, (**VIGENTE**), el cual se puede realizar desde el siguiente link: https://www.redam.gov.co/ Este requisito aplica para contratos de prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión. Para las personas jurídicas deberá aportarlo el Representante Legal
27. **Certificación del curso de MIPG y Seguridad y Salud y Seguridad en el Trabajo**, este requisito sólo aplica para contratos de prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión.
28. **Certificación del curso de SAIA**, este requisito sólo aplica para contratos de prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión.
29. **Certificación del curso de Seguridad y Salud en el Trabajo**, este requisito sólo aplica para contratos de prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión.

En el marco de nuestro compromiso con la integridad, transparencia y el cumplimiento de las normativas que rigen la contratación estatal, la entidad se reserva el derecho para llevar a cabo la consulta de antecedentes y requerimientos, al momento de iniciar el proceso precontractual

| | | |
|---|---|---|
| **Responsable elaboración de Estudios Previos** | **Nombre** | JUAN SEBASTIAN JARAMILLO LONDOÑO |
| | **Cargo o No. Contrato** | CONTRATISTA |
| **Vo Bo. Técnico o Profesional sugerido como supervisor** (En caso de ser diferente a quien proyecta) | **Nombre** | JHON DIEGO MOLINA MOLINA |
| | **Cargo** | SUBDIRECTOR DE PLANEACIÓN |

| | | |
|---|---|---|
| **Vo Bo. Técnico o Profesional sugerido como supervisor** (En caso de ser diferente a quien proyecta) | **Nombre** | ANCIZAR DE JESUS ORTIZ |
| | **Cargo** | SUBDIRECTOR FINANCIERO |
| **Vo Bo. Técnico o Profesional sugerido como supervisor** (En caso de ser diferente a quien proyecta) | **Nombre** | ANDRES FELIPE VANEGAS |
| | **Cargo** | SUBDIRECTOR MOVILIDAD |
| **Vo Bo. Técnico o Profesional sugerido como supervisor** (En caso de ser diferente a quien proyecta) | **Nombre** | CARLOS ANDRES GALLEGO |
| | **Cargo** | SUBDIRECTOR DE SISTEMAS |
| **Vo Bo. Técnico o Profesional sugerido como supervisor** (En caso de ser diferente a quien proyecta) | **Nombre** | JOHANA TORRES CASTRO |
| | **Cargo** | SUBDIRECTORA JURÍDICA |
| **Vo. Bo. Jefe Dependencia o líder del proceso** | **Nombre** | JHON DIEGO MOLINA MOLINA |
| | **Cargo** | SUBDIRECTOR DE PLANEACIÓN |
| **Revisión Jurídica** | **Nombre** | JOHANA TORRES CASTRO |
| | **Cargo** | SUBDIRECTORA JURÍDICA |