El análisis del sector hace parte de la planeación del Proceso de Contratación y materializa los principios de planeación, de responsabilidad y de transparencia consagrados en la Ley 80 de 1993.

El presente análisis se elabora con el objeto de analizar el sector relacionado al objeto del proceso de contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de análisis de riesgo, en virtud de lo establecido en el Artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto Único Reglamentario 1082 de 2015; el cual se desarrolla en los siguientes términos:

ANÁLISIS DEL SECTOR	
Fecha del Estudio:	**ABRIL de 2026**
Secretaría que elabora el estudio:	**SECRETARÍA DE TRÁNSITO, TRANSPORTE Y MOVILIDAD**
Modalidad de selección:	**MINIMA CUANTIA**
Objeto de la Contratación:	**FORMULAR EL PLAN DE MANEJO DE VELOCIDADES SEGURAS PARA EL MUNICIPIO DE COTA CUNDINAMARCA, CON EL FIN DE ESTABLECER ESTRATEGIAS TÉCNICAS, MEDIDAS DE INTERVENCIÓN Y ACCIONES DE GESTIÓN QUE CONTRIBUYAN AL MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL DE TODOS LOS ACTORES EN EL TERRITORIO MUNICIPAL.**

1. ASPECTOS GENERALES

1.1. ESTRUCTURA DEL SECTOR ECONÓMICO

Colombia, al igual que otros países, organiza sus actividades económicas en tres grandes sectores: primario, secundario y terciario. Para efectos del presente proceso contractual, esta clasificación permite identificar el ámbito económico en el que se ubica el objeto a contratar, consistente en formular el Plan de Gestión de Velocidades como parte de la implementación de un (1) Plan Local de Seguridad Vial en el municipio de Cota – Cundinamarca.

El sector primario comprende actividades relacionadas con la explotación directa de recursos naturales, tales como agricultura, ganadería, pesca, minería y silvicultura. Estas actividades no guardan relación material con el objeto del presente proceso, razón por la cual no constituyen el sector económico pertinente para el análisis.

El sector secundario agrupa actividades vinculadas con la transformación industrial, la manufactura y la construcción. Si bien la seguridad vial puede llegar a involucrar, en fases posteriores, intervenciones físicas sobre la infraestructura vial, señalización, dispositivos de control o adecuaciones urbanas, el objeto del presente proceso no se orienta a la ejecución de obras ni al suministro de bienes, sino a la formulación de un instrumento técnico de planificación. Por ello, la relación con este sector es indirecta y complementaria, mas no principal.

El sector terciario, por su parte, comprende las actividades asociadas a la prestación de servicios, dentro de los cuales se encuentran los servicios profesionales, técnicos, científicos, de consultoría, análisis, planeación y asistencia especializada. En este sector se ubica de manera principal el presente proceso, en la medida en que su finalidad consiste en desarrollar una consultoría especializada para diagnosticar las condiciones del municipio en materia de gestión de la velocidad y formular un plan técnico que contribuya a la implementación del Plan Local de Seguridad Vial de Cota.

En esa medida, el presente proceso se enmarca principalmente en el sector terciario de la economía, particularmente en las actividades relacionadas con consultoría técnica, análisis de información, planeación territorial, seguridad vial, estudios de tránsito y formulación de estrategias de intervención institucional. Esta conclusión resulta coherente con la naturaleza del contrato, con la modalidad de

selección definida y con el contenido técnico de las fases previstas en el estudio previo, correspondientes a diagnóstico y formulación del plan.

Así mismo, y de conformidad con lo previsto en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, que establece el deber de las Entidades Estatales de realizar el análisis del sector económico y de los oferentes, el presente estudio tiene como finalidad identificar las condiciones del mercado relevante para la consultoría requerida, la oferta y la demanda asociadas a este tipo de servicios, así como las variables técnicas, financieras y económicas que permitan estructurar adecuadamente el proceso de selección.

En consecuencia, el análisis del sector para este proceso debe orientarse a:

- Identificar las características de las personas naturales o jurídicas que cuentan con capacidad para desarrollar estudios, diagnósticos y formulaciones técnicas en materia de movilidad, tránsito y seguridad vial.
- Determinar el contexto económico, técnico y sectorial del proceso de contratación.
- Establecer las variables que permitan definir condiciones objetivas de participación y selección.
- Identificar los principales riesgos del proceso y las condiciones del mercado de consultoría especializada aplicable al objeto contractual.
- Garantizar una estructuración técnica y económica coherente con la naturaleza del contrato y con las necesidades de la Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad del municipio de Cota.

1.2. ECONÓMICO

A continuación, se desarrolla el análisis económico del presente proceso, a partir de un enfoque macroeconómico y microeconómico, orientado a comprender las condiciones generales de la economía colombiana y, de manera específica, del mercado de servicios profesionales y técnicos dentro del cual se ubica la consultoría objeto de contratación.

El propósito de este análisis es identificar las variables que pueden incidir en la estructuración, costo y ejecución del proceso, teniendo en cuenta que no se trata de la adquisición de bienes estandarizados, sino de la contratación de una consultoría especializada para la formulación del Plan de Gestión de Velocidades del municipio de Cota, en este sentido, la evaluación económica del sector debe considerar tanto el comportamiento general de la economía como las condiciones específicas del mercado de servicios de consultoría en tránsito, transporte, seguridad vial, análisis de datos y planeación técnica.

De acuerdo con lo expuesto en el numeral anterior, este proceso se encuentra enmarcado principalmente en el sector terciario, dado que su objeto contractual corresponde a la prestación de servicios técnicos y profesionales orientados al diagnóstico y formulación de un instrumento de planeación en seguridad vial, en consecuencia, el análisis económico debe centrarse en las variables que afectan la prestación de servicios intensivos en conocimiento, tales como el costo del talento humano especializado, la disponibilidad de equipos y herramientas técnicas, el acceso a información, el trabajo de campo, el procesamiento de datos, la elaboración de documentos técnicos y la coordinación institucional requerida para el cumplimiento del objeto contractual**.**

1.2.1 Estudio Macroeconómico de la Economía Colombiana

El Análisis Macroeconómico surge como una rama que estudia el funcionamiento de la economía como un todo, dejando a un lado las especificidades sobre los diferentes sectores económicos de un mercado o conjunto de agentes económicos. En otras palabras, el principal propósito de este análisis surge de la necesidad de evaluar en términos globales los agregados económicos de la economía colombiana, tales como: el Producto Interno Bruto (PIB), el Índice de Precios del Consumidor (IPC), la inflación, la tasa de cambio, desempleo, entre otros y según sea el enfoque del estudio, los cuales de manera genérica afectan todos los sectores económicos, de maneras diferentes, pero directamente.

Dentro de las generalidades determinadas a través del estudio macroeconómico, se puede lograr definir una economía y su estado en términos generales, para así lograr establecer entre otras cosas: líneas de negocio, comportamientos de la industria colombiana, parámetros y tendencias de los mercados.

Para el desarrollo del presente estudio se sigue la estructura del Análisis Económico de Sector del documento Guía para la Elaboración de Estudios de Sector G-EES-02, publicado por Colombia Compra Eficiente para establecer la situación actualizada del sector, desde el análisis del mercado, de la demanda y de la oferta.

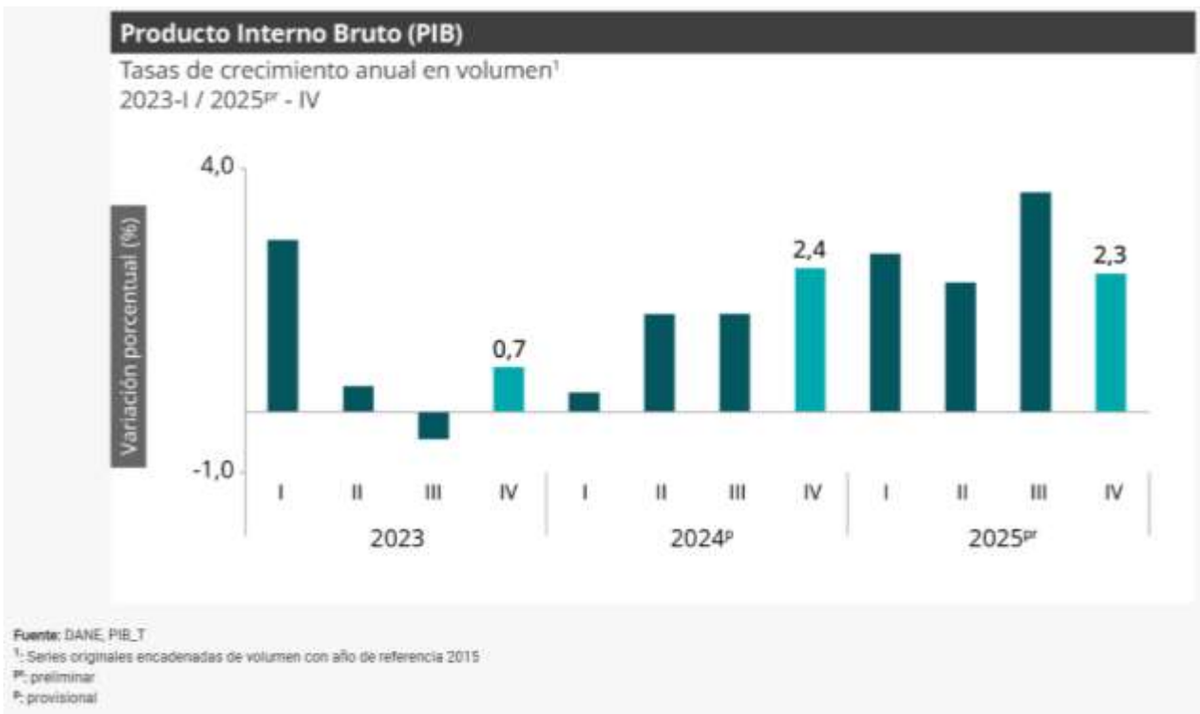
Así pues, a continuación, se presenta un análisis macroeconómico sobre las principales variables que, con base en las condiciones del proceso a adelantar, son relevantes dentro del desempeño de los sectores analizados.

En particular, el DANE a través de la Encuesta anual y mensual de servicios, obtiene la información de las variables principales del sector de servicios para el análisis de su evolución en el corto y mediano plazo. Dentro de las actividades que el DANE considera se incluyen dentro de este sector se incluyen las siguientes:

1.2.1.1. Producto Interno Bruto (PIB)

El Producto Interno Bruto crece 2,6% en el año 2025pr respecto al año 2024p.

Grafica No. 1. Tasas de crecimiento anual en volumen



Fuente: DANE, PIB.

Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 4,6% (contribuye 0,9 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 4,5% (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 9,9% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).

En el cuarto trimestre de 2025pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 2,3% respecto al mismo periodo de 2024p (ver tabla 1).
Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,8% (contribuye 0,9 puntos porcentuales a la variación anual).
- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 3,4% (contribuye 0,7 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 11,5% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada por efecto estacional y calendario crece 0,1%. Cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- 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 4,6%.
- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 1,6%.
- Explotación de minas y canteras crece 1,2%.

El sector terciario en Colombia en 2025 mantiene su papel central en la economía, con un crecimiento moderado impulsado por la recuperación del consumo privado, la inversión en infraestructura y la estabilidad macroeconómica. Las políticas orientadas a fortalecer este sector serán clave para consolidar la recuperación económica del país.

1.2.1.2. Inflación

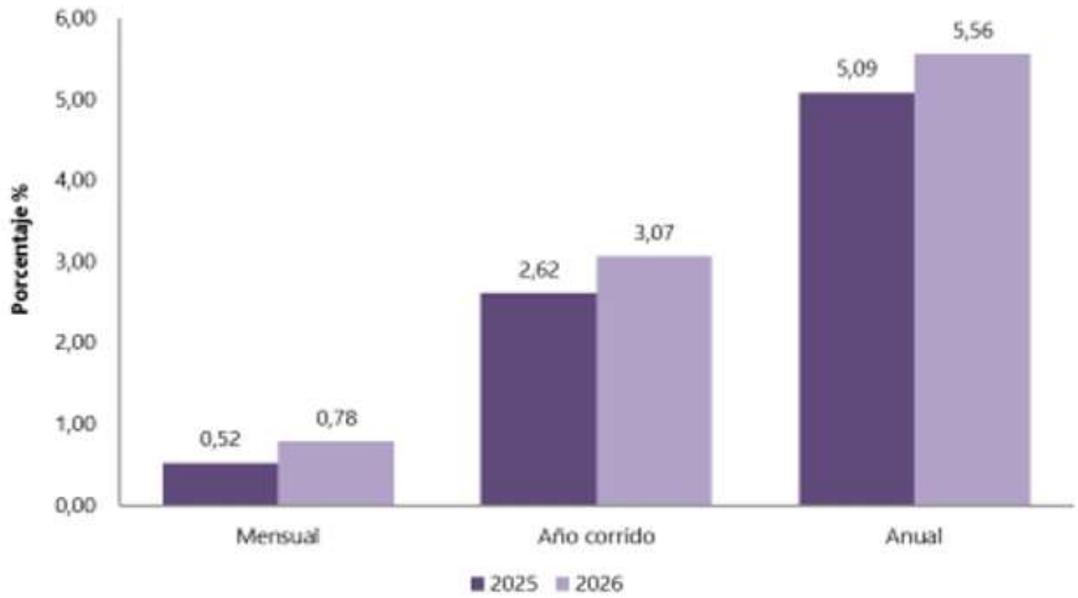
La inflación es el aumento generalizado y sostenido de los precios de los bienes y servicios en un país durante un período de tiempo. Como resultado, el valor del dinero disminuye, es decir, se necesita más dinero para comprar la misma cantidad de bienes y servicios que antes.

Existen distintos tipos de inflación:

Inflación moderada**:** cuando los precios suben lentamente y de manera predecible.
Inflación galopante: aumento rápido de precios.
H**i**perinflación**:** aumento descontrolado de precios que puede llevar a la pérdida del valor de la moneda.

1.2.1.3. Índice de Precios del Consumidor (IPC)

Grafico No. 2. Indice de Precios del Consumidor (IPC), marzo 2026



Fuente: DANE – comparación Marzo 2025 - Marzo 2026

En el mes de marzo de 2026, el IPC registró una variación de 0,78% en comparación con febrero de 2026, ocho divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional (0,78%): Información y comunicación (2,96%), Alimentos y bebidas no alcohólicas (1,27%), Salud (1,06%), Bienes y servicios diversos (0,95%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (0,90%), Recreación y cultura (0,88%), Restaurantes y hoteles (0,86%) y por último, Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (0,85%). Por debajo se ubicaron: Prendas de vestir y calzado (0,19%), Educación (0,17%), Transporte (-0,22%) y por último, Bebidas alcohólicas y tabaco (-0,37%).

IPC Variación y contribución mensual Según divisiones de gasto Marzo 2025 – 2026

En el mes de marzo de 2026, el IPC registró una variación de 0,78% en comparación con febrero de 2026, ocho divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional (0,78%): Información y comunicación (2,96%), Alimentos y bebidas no alcohólicas (1,27%), Salud (1,06%), Bienes y servicios diversos (0,95%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (0,90%), Recreación y cultura (0,88%), Restaurantes y hoteles (0,86%) y por último, Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (0,85%). Por debajo se ubicaron: Prendas de vestir y calzado (0,19%), Educación (0,17%), Transporte (-0,22%) y por último, Bebidas alcohólicas y tabaco (-0,37%).

Cuadro 1. Variación y contribución mensual Según divisiones de gasto Marzo 2025 – 2026

		2025		2026	
Divisiones de Gasto	Peso (%)	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Información y comunicación	4,33	-0,20	-0,01	2,96	0,07
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	0,86	0,16	1,27	0,24
Salud	1,71	1,01	0,02	1,06	0,02
Bienes y servicios diversos	5,36	0,34	0,02	0,95	0,05
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	0,42	0,02	0,90	0,04
Recreación y cultura	3,79	0,19	0,01	0,88	0,03
Restaurantes y hoteles	9,43	0,57	0,06	0,86	0,10
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	0,56	0,17	0,85	0,26
TOTAL	100,00	0,52	0,52	0,78	0,78
Prendas de vestir y calzado	3,98	0,18	0,01	0,19	0,01
Educación	4,41	0,08	0,00	0,17	0,01
Transporte	12,93	0,41	0,06	-0,22	-0,03
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	0,57	0,01	-0,37	-0,01

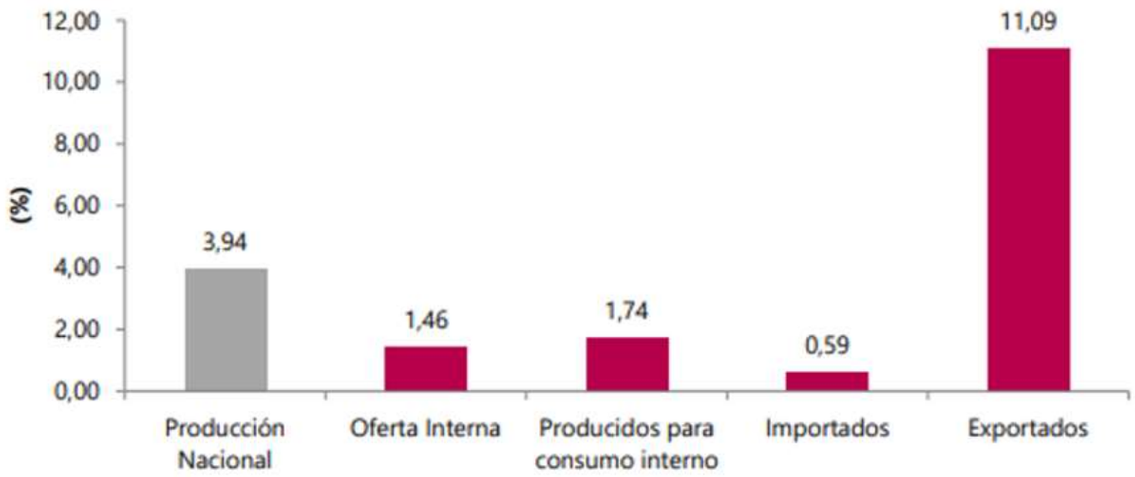
Fuente: DANE, IPC.

Los mayores aportes a la variación mensual del IPC (0,78%), se ubicaron en las divisiones de: Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles, Alimentos y bebidas no alcohólicas, Restaurantes y hoteles y Información y comunicación, las cuales aportaron 0,67 puntos porcentuales a la variación total.

1.2.1.4. Índice de Precios del Productor (IPP)

El IPP de la producción nacional, en marzo de 2026 presentó una variación de 3,94% respecto a febrero de 2026.

Gráfico No. 3. Variación mensual de los índices de IPP, marzo 2026



Fuente: DANE, IPP.

En marzo de 2026, el único sector que registró una variación superior a la media fue Explotación de minas y canteras con 25,77%. Los sectores Agricultura, ganadería, silvicultura, caza y pesca (1,01%) e Industrias manufactureras (0,94%) presentaron variaciones inferiores a la media (3,94%)1 .

1.2.1.5. Tasa Representativa del Mercado (TRM)

La tasa de cambio representativa del mercado (TRM) es la cantidad de pesos colombianos por un dólar de los Estados Unidos. La TRM se calcula con base en las operaciones de compra y venta de divisas entre intermediarios financieros que transan en el mercado cambiario colombiano, con cumplimiento el mismo día cuando se realiza la negociación de las divisas.

En este sentido, es importante mencionar que la Superintendencia Financiera de Colombia es la entidad encargada de calcular y certificar a diario la TRM, con base en las operaciones registradas durante el día hábil anterior.

Análisis del dólar en el año 2026

A continuación, presento un análisis actualizado del comportamiento del dólar en Colombia al 20 de marzo de 2026.

a. Situación Actual y Precios

TRM Vigente: El precio oficial para hoy es de $3.704,87 COP.

b. Factores que Impulsan el Análisis

El comportamiento reciente de la tasa de cambio está influenciado por los siguientes elementos:

Entorno Internacional: Políticas en EE. UU, existe incertidumbre en los mercados globales debido a las políticas arancelarias de la administración Trump, lo que genera presión en las monedas emergentes como el peso colombiano.

Tasas de la FED: Las decisiones de la Reserva Federal sobre las tasas de interés continúan siendo el principal referente para la fortaleza o debilidad global del dólar.

Factores Internos: Riesgo Fiscal y Político, a partir, de la incertidumbre por las reformas del Gobierno Nacional y las tensiones fiscales han generado presiones al alza en días recientes.

Datos Macroeconómicos: Aunque el peso ha mostrado resiliencia ante datos de inflación, la proximidad de eventos electorales introduce "riesgos asimétricos" que podrían alterar la tendencia.

c. Proyecciones y Tendencias para 2026

Expertos y entidades financieras manejan diversos escenarios para el resto del año:

Rangos de Operación: Se espera que la divisa se mueva en un rango amplio entre los $3,600 y $3,800 COP durante este trimestre.

Resistencia: El dólar ha encontrado una resistencia técnica importante en los $3,700 COP, nivel que ha intentado romper a la baja sin éxito prolongado debido a factores externos.

Visión a Largo Plazo: Algunos analistas, como los de Corficolombiana, proyectan que la divisa podría terminar el año en niveles cercanos a los $3,920 COP, apoyada en flujos de inversión y precios del petróleo.

Gráfico No. 4. Variación TRM, marzo 2026



Fuente. Gráfica TRM, 20 marzo – 2026

Las gráficas del precio del dólar en Colombia proporcionan una visión clara de la evolución y comportamiento de esta divisa, permitiendo un seguimiento histórico visual de sus fluctuaciones.

La importancia de tener en cuenta esta tasa en un análisis macroeconómico, es que en muchos sectores productivos los bienes que conforman los procesos transaccionales se regulan en dólares ya sea porque en su mayoría o gran parte de ellos son importados, para el caso de bienes tangibles o por lo determinante que puede llegar a ser esta variable en los mercados financieros que transan divisas, valores, acciones, etc. (bienes intangibles).

1.2.1.6. Variación de Salarios Mínimos

El **SMLV** (Salario Mínimo Legal Vigente) es el valor mínimo que un empleador está obligado a pagar a sus trabajadores en Colombia por una jornada laboral completa. Es una cifra establecida anualmente por el Gobierno Nacional y tiene como objetivo garantizar que los trabajadores reciban una compensación mínima que les permita cubrir sus necesidades básicas.

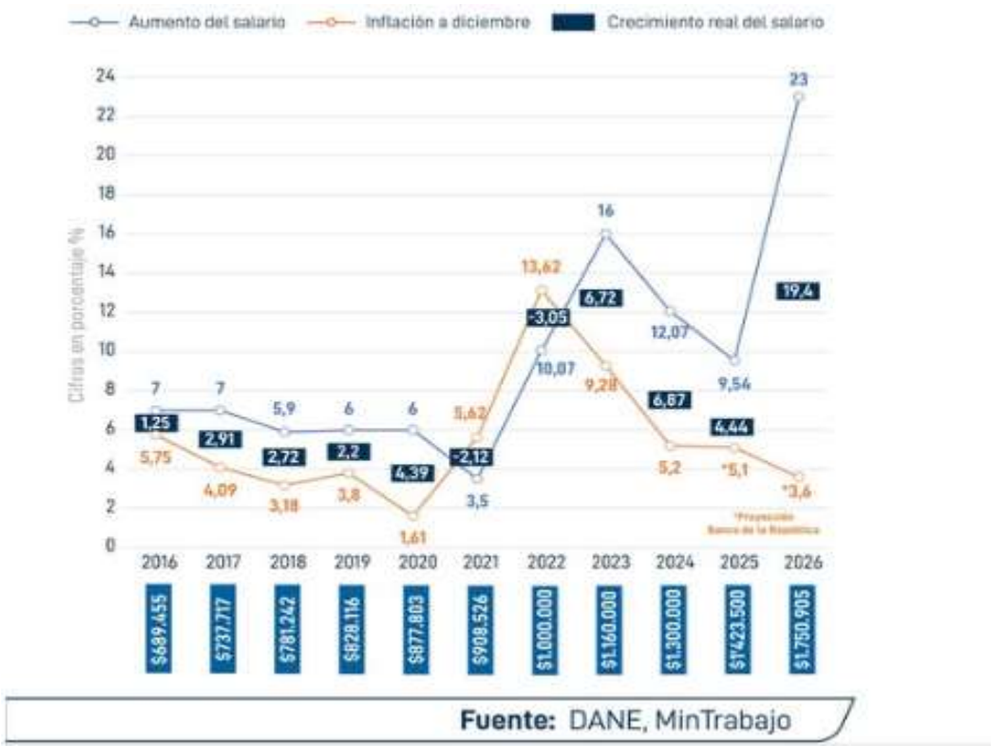
El salario mínimo normalmente es acordado mediante una negociación entre los sindicatos y las mesas de concertación establecidas por medio de representantes del Ministerio de la Protección Social, con base a la inflación final causada del año inmediatamente anterior a la vigencia del salario.

El Salario Mínimo Legal Vigente (SMLV) en Colombia para el año 2026 es de $1.750.905 mensuales. Además, el auxilio de transporte se estableció en $249.095, lo que eleva el total del salario mínimo a $2.000.000 mensuales para quienes reciben este beneficio. Este incremento fue del 23% en comparación con el salario mínimo de 2025 y fue decretado por el gobierno nacional tras no haber alcanzado un acuerdo en la mesa de concertación.

El salario mínimo es una de las figuras más importantes cuando se trata de compensación laboral. Su valor define varias circunstancias, entre ellas:

- El monto mínimo que todo empleador deberá pagarle a sus trabajadores vinculados a través de un contrato.
- También el tope del salario ordinario e integral.
- La base para la cotización y el pago de prestaciones sociales, seguridad social y parafiscales.

Gráfico No. 5. Variación SMLV 2016- 2026



Este ajuste busca compensar la inflación y mejorar el poder adquisitivo de los trabajadores colombianos, aunque se enfrentan dificultades debido al alto costo de vida y la informalidad laboral.

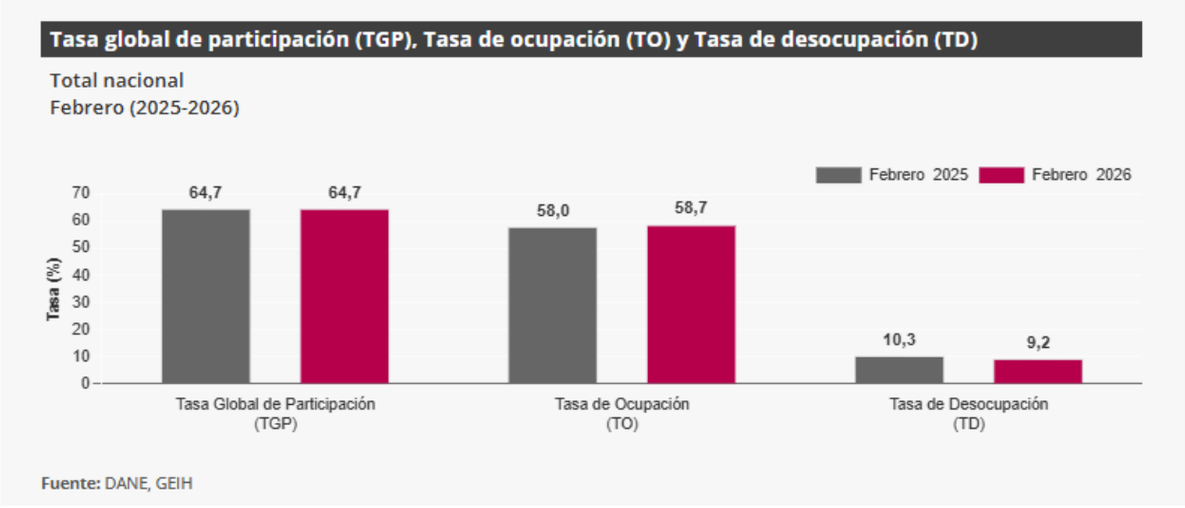
Este salario mínimo es el estipulado para trabajadores formales que laboran a tiempo completo.

1.2.1.7. Desempleo

Desempleo, falta de apoyo, desocupación o falta de un trabajo estable, hacen referencia a la situación del ciudadano que carece de empleo y, por lo tanto, de un salario estable. Es la parte de la población en edad, condiciones y disposición de trabajar, la población activa que carece de un puesto de trabajo. Para referirse a la cantidad de desempleados de la población se utiliza la tasa de desempleo por país.

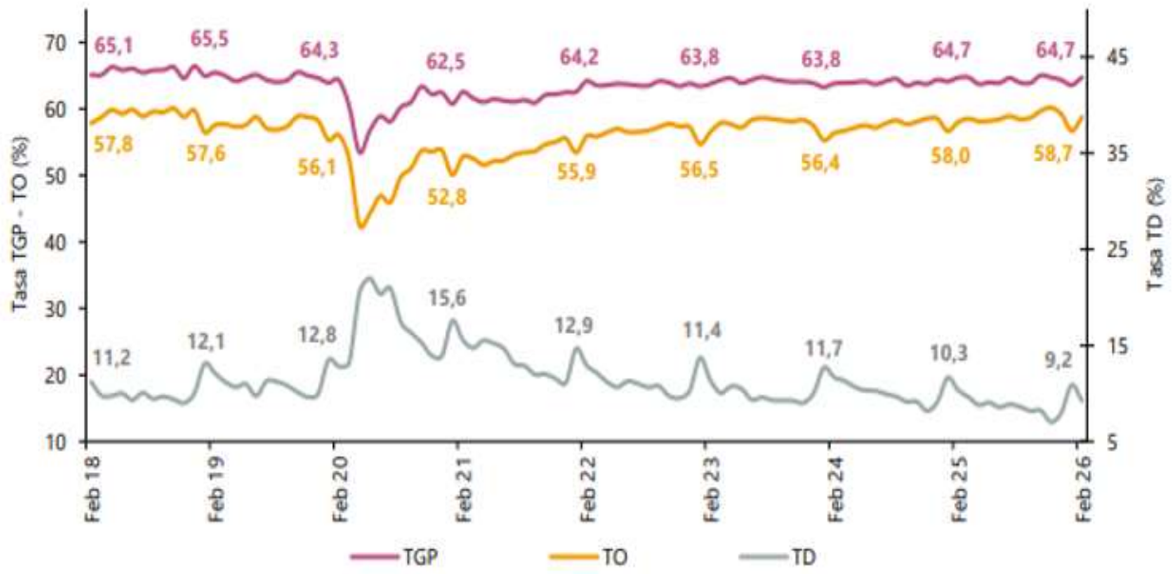
Para febrero de 2026, la tasa de desocupación del total nacional fue 9,2%, lo que representó una disminución de 1,1 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2025 (10,3%). La tasa global de participación se ubicó en 64,7%, siendo similar a la registrada en febrero de 2025. Finalmente, la tasa de ocupación fue 58,7%, mientras que en el mismo mes del año anterior fue 58,0%.

Gráfico No. 6. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD) Total nacional febrero (2025-2026)



En febrero de 2026, la tasa de desocupación en el total de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 9,2%, mientras que en el mismo mes de 2025 fue 9,8%. La tasa global de participación se ubicó en 66,4%, en tanto que en febrero de 2025 fue 66,8%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 60,3%, siendo similar a la registrada en febrero del año anterior.

Gráfico No. 7. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)
Total nacional



Para febrero de 2026, la tasa de desocupación del total nacional fue 9,2%, lo que representó una disminución de 1,1 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2025 (10,3%). La tasa global de participación se ubicó en 64,7%, siendo similar a la registrada en febrero de 2025. Finalmente, la tasa de ocupación fue 58,7%, mientras que en el mismo mes del año anterior fue 58,0%.

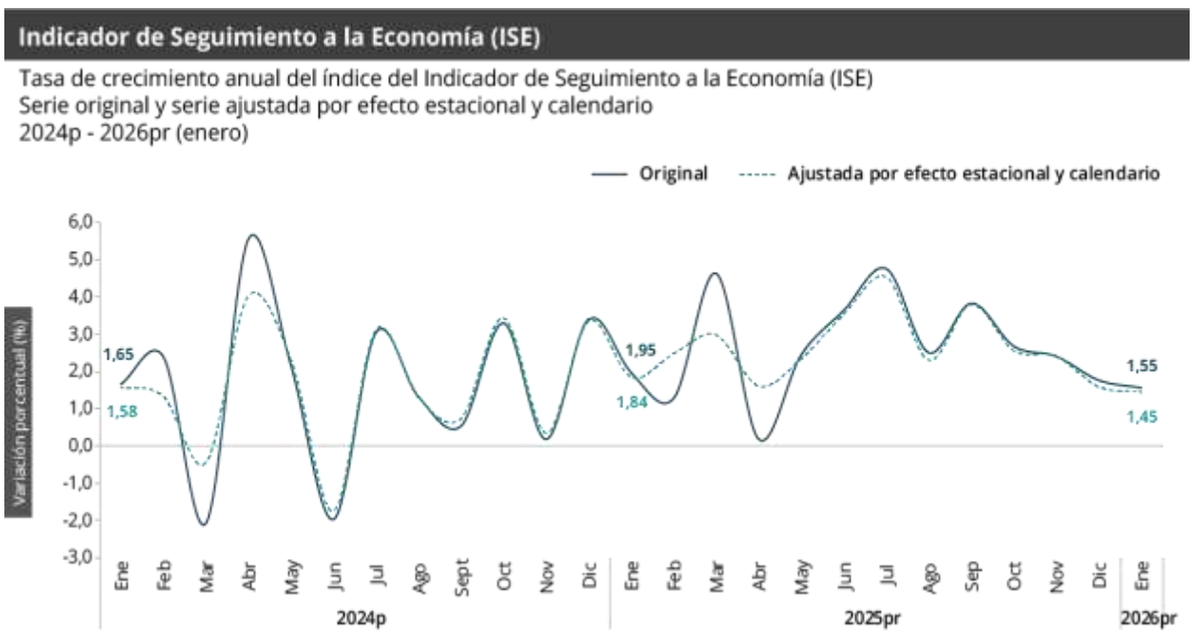
1.2.1.8. Indicador de Seguimiento a la economía (ISE)

El Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE) es un índice sintético mensual, cuyo fin es proporcionar una medida de la evolución de la actividad económica del país en el corto plazo; el cual es construido a partir de un conjunto heterogéneo de indicadores representativos de cada actividad económica.

Este indicador permite identificar la estacionalidad, la tendencia y el ciclo de la dinámica económica a lo largo del tiempo, a través de un análisis coherente y comparativo por medio de la información de las siguientes series:

- Serie original: serie generada a partir de la información básica y el proceso de síntesis, a la cual no se le ha eliminado el efecto estacional.
- Serie ajustada por efecto estacional y calendario: aquella a la cual se le ha eliminado el componente estacional y de efecto día calendario; permitiendo comparar evoluciones entre períodos sucesivos, libre de los efectos que se repiten con alguna periodicidad en el año.
- Serie tendencia-ciclo: esta serie permite comparar evoluciones entre períodos de mediano plazo o superiores a un año.

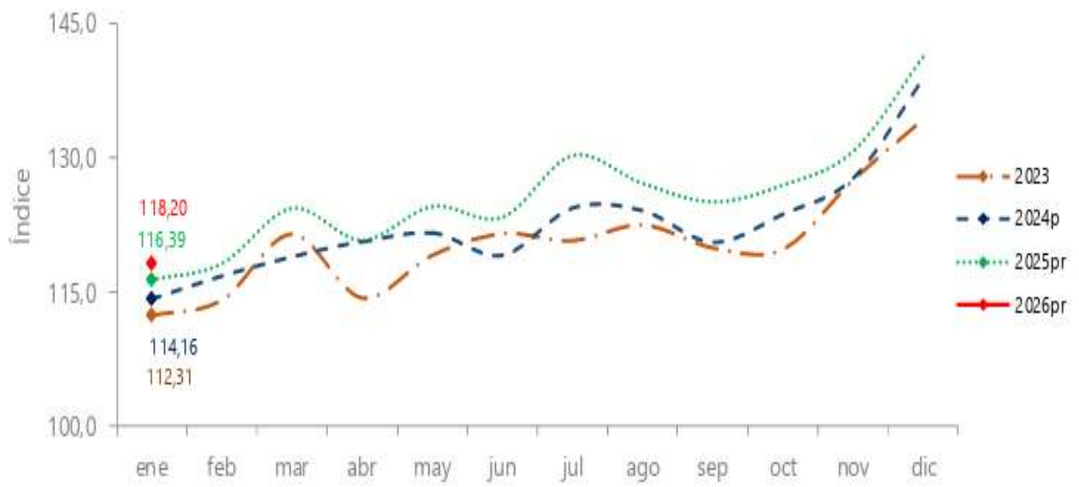
Gráfico No. 8. Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE)



Fuente. DANE ISE 18 marzo - 2026

Para el mes de enero de 2026pr el ISE en su serie original, se ubicó en 118,20, lo que representó un crecimiento de 1,55% respecto al mes de enero de 2025pr (116,39).

Gráfico No. 9. Índice del Indicador de Seguimiento a la Economía (base 2015) Serie original 2024 - 2026pr (enero)



Fuente: DANE, ISE

Gráfico No. 10. Tasa de crecimiento anual del índice del Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE) Serie original 2024p - 2026pr (enero)



Fuente: DANE, ISE

Para el mes de enero de 2026pr el ISE en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, se ubicó en 126,49, lo que representó un crecimiento de 1,45% respecto al mes de enero de 2025pr (124,68). (Ver gráficos 9 y 10).

1.2.2. Estudio Microeconómico sobre el sector.

El análisis microeconómico del presente proceso permite identificar las condiciones específicas del mercado en el cual se ubica el objeto contractual, esto es, el de los servicios de consultoría especializada en tránsito, transporte, movilidad y seguridad vial, orientados al diagnóstico, análisis y formulación de instrumentos técnicos de gestión pública, en este caso, la necesidad de la Entidad no se relaciona con la adquisición de bienes estandarizados ni con la ejecución directa de obras, sino con la contratación de una consultoría destinada a formular el Plan de Gestión de Velocidades como parte de la implementación del Plan Local de Seguridad Vial del municipio de Cota.

Desde esta perspectiva, el mercado relevante está conformado por personas naturales y jurídicas que ofrecen servicios profesionales y técnicos en áreas como ingeniería de tránsito, ingeniería de transporte, movilidad segura, seguridad vial, análisis de siniestralidad, planeación territorial, formulación de planes, levantamiento y procesamiento de información, y estructuración de estrategias de intervención institucional, se trata, por tanto, de un mercado de servicios intensivos en conocimiento, en el que la idoneidad del oferente no depende únicamente de su capacidad administrativa, sino de su experiencia específica, de la calidad técnica del equipo de trabajo y de su capacidad para transformar información diagnóstica en instrumentos aplicables de política pública local.

A diferencia de mercados de bienes homogéneos, en este sector la competencia no se define exclusivamente por el precio, en efecto, la prestación del servicio consultivo exige habilidades especializadas para adelantar actividades de diagnóstico, análisis de datos, identificación de factores de riesgo, formulación de estrategias, priorización de acciones y elaboración de productos técnicos coherentes con los lineamientos normativos y metodológicos aplicables a la gestión de la velocidad y a la seguridad vial, por ello, la comparación entre oferentes debe considerar que el valor agregado del servicio radica en la calidad del análisis técnico, la suficiencia metodológica, la experiencia del equipo y la viabilidad de las propuestas formuladas para el contexto local del municipio.

En el plano de la oferta, el sector presenta una composición integrada principalmente por firmas consultoras, profesionales independientes y organizaciones con experiencia en estudios de movilidad, diseño de estrategias de seguridad vial, análisis de velocidades operacionales, evaluación de conflictividad vial y formulación de planes sectoriales. La oferta disponible suele concentrarse en actores con capacidad para conformar equipos interdisciplinarios, recopilar información primaria y secundaria, analizar bases de datos, desarrollar productos técnicos y articular sus resultados con los requerimientos institucionales de las entidades territoriales, en el presente proceso, esta característica se refleja en la exigencia de un componente técnico especializado y en la necesidad de que la propuesta sea avalada por un profesional con perfil directamente relacionado con tránsito, transporte o movilidad.

En cuanto a la demanda, esta proviene principalmente de entidades públicas que requieren instrumentos técnicos para fortalecer la gestión del tránsito, mejorar la seguridad vial, cumplir metas de sus planes de desarrollo y atender obligaciones normativas asociadas a la prevención de la siniestralidad, en el caso del municipio de Cota, la demanda institucional se encuentra claramente determinada por la necesidad de implementar un plan local de seguridad vial y, de manera específica, formular un plan de gestión de velocidades que contribuya a reducir la accidentalidad, mejorar las condiciones de movilidad y fortalecer la actuación de la Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad en el marco de sus competencias.

Así mismo, desde el punto de vista microeconómico, la estructura de costos del servicio se encuentra determinada por factores como: i) el valor del talento humano especializado; ii) la necesidad de trabajo de campo y desplazamientos; iii) la recopilación, depuración y análisis de información; iv) la elaboración de documentos técnicos y productos de consultoría; v) la utilización de herramientas informáticas y metodológicas; y vi) el tiempo requerido para desarrollar de manera secuencial las fases de diagnóstico y formulación previstas en el estudio previo, esto significa que el costo del servicio está más asociado a la intensidad técnica y profesional de la consultoría que al suministro de insumos físicos o materiales.

Otro aspecto relevante del análisis microeconómico es la existencia de barreras técnicas de entrada, aunque el proceso se adelante por mínima cuantía, el mercado relevante no es abierto a cualquier proveedor genérico de servicios, sino a aquellos actores que acrediten conocimientos y experiencia en seguridad vial, tránsito, transporte y formulación de estudios técnicos, ello se justifica en la naturaleza misma del objeto contractual, pues la formulación de un plan de gestión de velocidades exige capacidad para interpretar la normatividad sectorial, comprender los factores de riesgo vial, articular variables de infraestructura, comportamiento y operación, y traducirlas en medidas concretas y aplicables para el territorio, esta circunstancia no restringe injustificadamente la participación, sino que delimita razonablemente el mercado de oferentes idóneos.

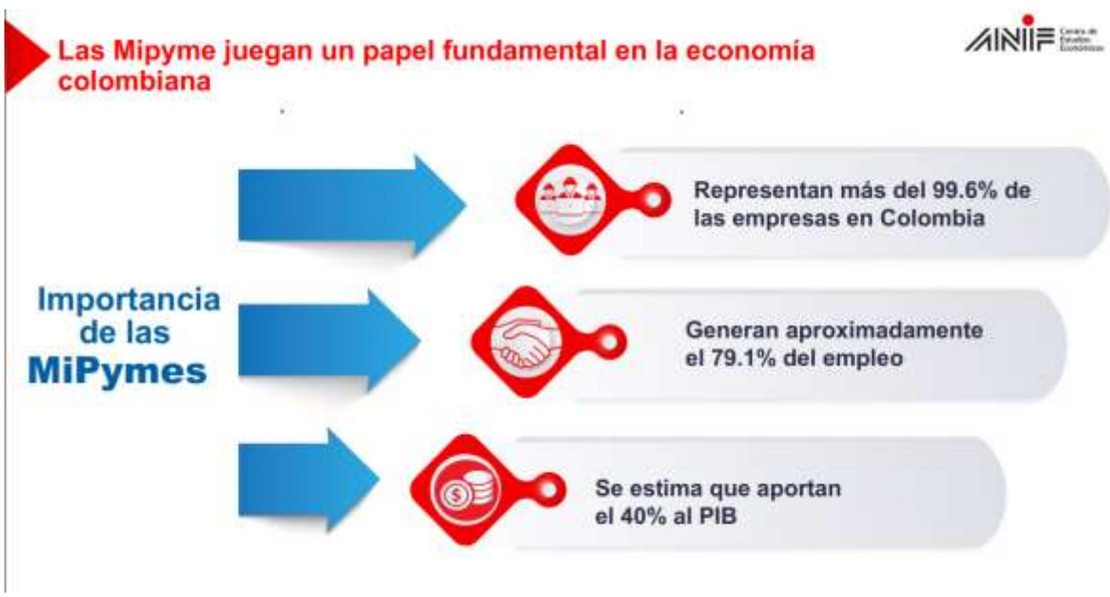
En consecuencia, el análisis microeconómico evidencia que el presente proceso se desarrolla en un mercado de consultoría especializada, con una oferta conformada por actores técnicamente calificados y una demanda institucional orientada a la formulación de instrumentos de gestión pública en materia de seguridad vial. Se trata de un sector en el que la pluralidad de oferentes es posible, pero en el que la competencia debe medirse bajo criterios de idoneidad técnica, experiencia específica, suficiencia metodológica y capacidad real de producir un instrumento técnico útil para la Entidad, por ello, la estructuración del proceso debe preservar condiciones que permitan seleccionar una oferta objetivamente favorable, no solo por su valor económico, sino por su aptitud para responder de manera seria y especializada a la necesidad pública identificada.

1.2.3. MiPymes y Reactivación Económica

Las micro, pequeñas y medianas empresas (Mipymes) son fundamentales para la reactivación económica de un país, ya que generan empleo y dinamizan la economía.

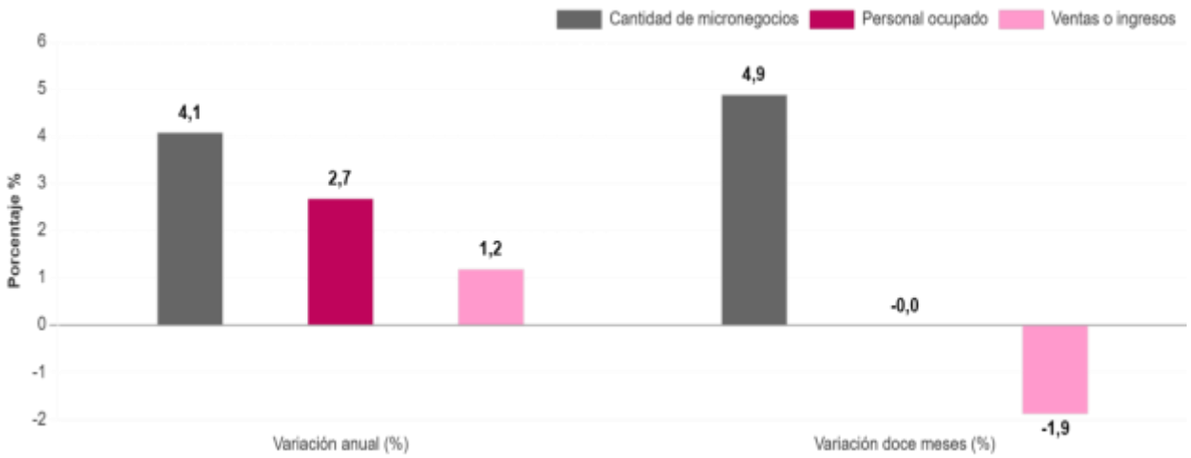
Tipo de empresa	Características
Microempresa	Hasta 10 trabajadores
Pequeña empresa	De 11 a 50 trabajadores
Mediana empresa	De 51 a 200 trabajadores

Estas empresas representan la gran mayoría del tejido empresarial y son fundamentales tanto para la creación de empleo como para el desarrollo económico local y regional.



Fuente: Dirección de micro, pequeña y mediana empresa del MINCTI

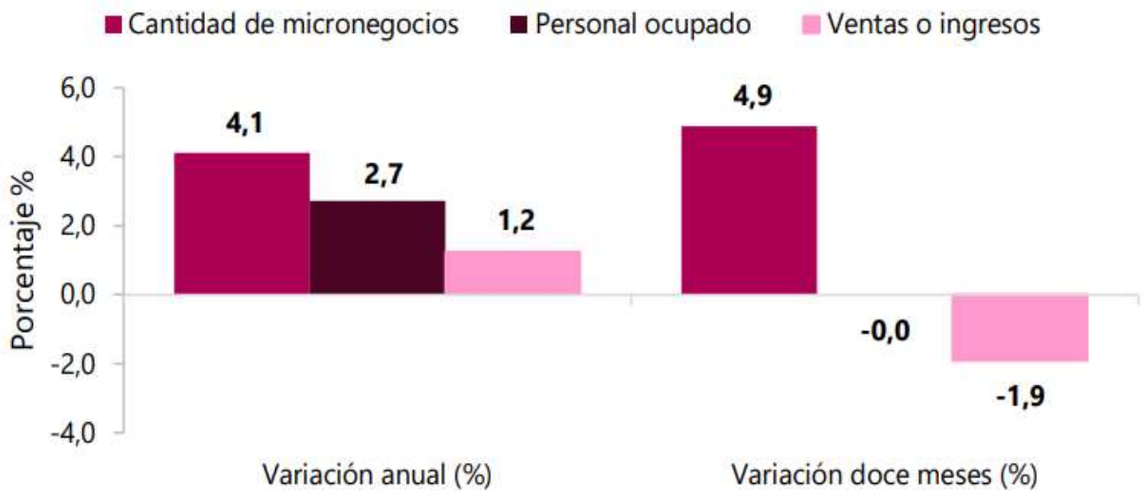
Gráfico No. 11. Variación anual y variación doce meses de la cantidad de micronegocios, personal ocupado y valor nominal de los ingresos (porcentaje) 24 Ciudades1 IV Trimestre (2025p /2024)



Fuente: DANE, EMICRON.

En el cuarto trimestre de 2025, la cantidad de micronegocios aumentó 4,1% en comparación con el mismo periodo de 2024. De la misma manera, el personal ocupado por estas unidades económicas aumentó 2,7%. Respecto a los ingresos de los micronegocios aumentaron 1,2% en este mismo intervalo de tiempo.

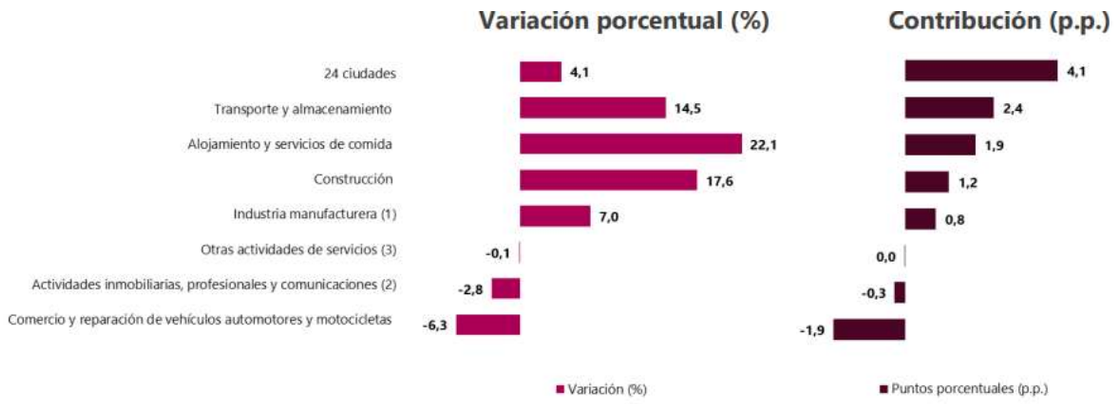
Gráfico No. 12. Variación anual de la cantidad de micronegocios según actividad económica (Porcentaje) 24 Ciudades1 IV Trimestre (2025p/2024)



Fuente: DANE, EMICRON.

Las actividades económicas que tuvieron mayor contribución positiva a la variación total de la cantidad de micronegocios en el cuarto trimestre de 2025 fueron: Transporte y almacenamiento (2,4 p.p.); Alojamiento y servicios de comida (1,9 p.p.) y Construcción (1,2 p.p.). Por su parte, Comercio y reparación de vehículos y motocicletas (-1,9 p.p.) y Actividades inmobiliarias, profesionales y comunicaciones (-0,3 p.p.) contribuyeron negativamente a la variación total de la cantidad de micronegocios.

Gráfico No. 13. Variación anual de la cantidad de micronegocios según actividad económica (Porcentaje) 24 Ciudades1 IV Trimestre (2025p/2024).

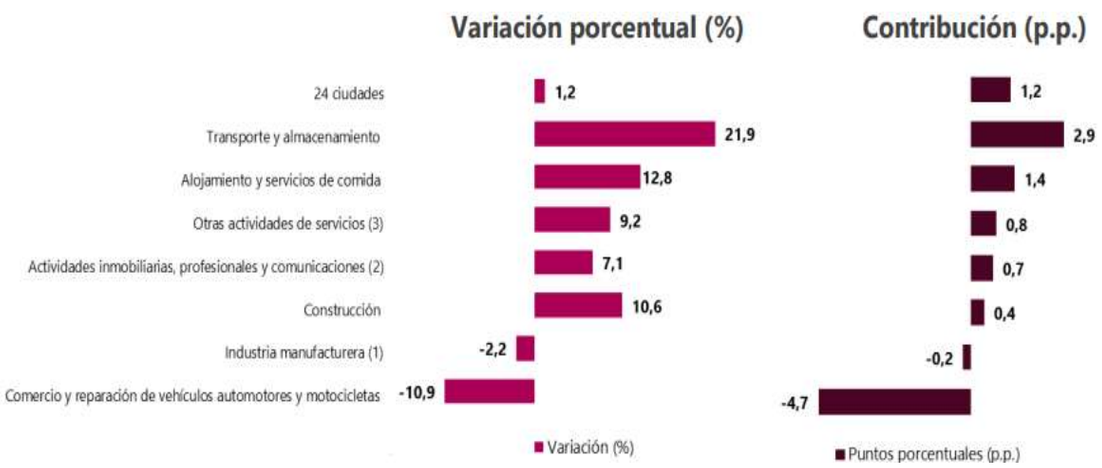


Fuente: DANE, EMICRON.

Las actividades económicas que tuvieron mayor contribución positiva a la variación total de la cantidad de micronegocios en el cuarto trimestre de 2025 fueron: Transporte y almacenamiento (2,4 p.p.); Alojamiento y servicios de comida (1,9 p.p.) y Construcción (1,2 p.p.). Por su parte, Comercio y reparación de vehículos y motocicletas (-1,9 p.p.) y Actividades inmobiliarias, profesionales y comunicaciones (-0,3 p.p.) contribuyeron negativamente a la variación total de la cantidad de micronegocios. (Cuadro C1, anexo estadístico disponible en www.dane.gov.co).

Con respecto al personal ocupado, las actividades económicas que tuvieron mayor contribución positiva a la variación total del personal ocupado en el cuarto trimestre de 2025 fueron: Alojamiento y servicios de comida (1,9 p.p.); Transporte y almacenamiento (1,8 p.p.) y Construcción (1,6 p.p.). Por su parte, Actividades inmobiliarias, profesionales y comunicaciones (-0,7 p.p.) y Comercio y reparación de vehículos y motocicletas (-2,2 p.p.) contribuyeron negativamente a la variación anual del personal ocupado en los micronegocios. (Cuadro C2, anexo estadístico disponible en www.dane.gov.co).

Gráfico No. 14. Variación anual de los ingresos nominales de los micronegocios según actividad económica (porcentaje) 24 Ciudades1 IV Trimestre (2025p /2024)



Fuente: DANE, EMICRON.

Las actividades de Transporte y almacenamiento (2,9 p.p.); Alojamiento y servicios de comida (1,4 p.p.) y Otras actividades de servicios (0,8 p.p.) contribuyeron, en mayor medida, positivamente a la variación anual de los ingresos nominales de los micronegocios en el cuarto trimestre de 2025. Por el contrario, las ramas de Comercio y reparación de vehículos automotores y motocicletas (-4,7 p.p.) e Industria

manufacturera (-0,2 p.p.) contribuyeron de manera negativa a la variación anual de los ingresos nominales de los micronegocios. (Cuadro C3, anexo estadístico disponible en www.dane.gov.co).

2. PERSPECTIVA TECNICA

Desde una perspectiva técnica, el presente proceso no corresponde a la simple elaboración de un documento de consultoría, sino a la formulación de un instrumento técnico de gestión pública orientado a reducir la siniestralidad vial mediante la gestión segura de las velocidades en el territorio municipal, en efecto, el objeto contractual se dirige a formular el Plan de Gestión de Velocidades como parte de la implementación del Plan Local de Seguridad Vial del municipio de Cota[1], lo que exige integrar diagnóstico, análisis de riesgo, definición de medidas, priorización de intervenciones y estructuración de mecanismos de seguimiento, en coherencia con los lineamientos técnicos y regulatorios aplicables a la seguridad vial territorial[2].

La complejidad técnica del proceso radica en que la gestión de la velocidad no se agota en la fijación de límites máximos de circulación ni en la imposición de medidas sancionatorias. Por el contrario, conforme al enfoque de Sistema Seguro, la velocidad debe ser tratada como un factor transversal de riesgo que se gestiona a partir de la interacción entre infraestructura[3], comportamiento de los usuarios, control, señalización, gobernanza, análisis de datos y comunicación pública, en ese sentido, el plan que se pretende formular debe partir de una lectura territorial del riesgo y traducirla en decisiones técnicas orientadas a lograr velocidades seguras y compatibles con la protección de la vida e integridad de todos los actores viales[4].

Bajo esta lógica, el proceso debe entenderse como una consultoría técnica especializada en seguridad vial, tránsito y transporte, que demanda capacidades para recopilar y depurar información, interpretar patrones de siniestralidad, identificar corredores y puntos críticos, analizar velocidades operacionales, caracterizar actores y conflictos viales, evaluar la infraestructura existente y formular medidas integrales de intervención, esto resulta plenamente coherente con el estudio previo, que prevé una Fase 1 de diagnóstico y una Fase 2 de formulación, evidenciando que el valor del contrato reside en la calidad del análisis y en la utilidad práctica del instrumento formulado, y no en la simple producción documental.

Técnicamente, el plan debe construirse sobre varios componentes concurrentes, el primero es el componente analítico, que comprende la revisión de información secundaria, el análisis de siniestros, la

---

[1] Fuente: LEY 2251 DE 2022 LEY JULIÁN ESTEBAN. Establece disposiciones para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro. URL: https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=189806

[2] Fuente: MINISTERIO DE TRANSPORTE / ANSV. Resolución 20233040025895 de 2023. Reglamenta la implementación de los Planes de Gestión de la Velocidad para municipios, distritos, áreas metropolitanas y departamentos. URL: https://ansv.gov.co/es/normativa/resolucion-20233040025895-por-la-cual-se-reglamenta-la-implementacion-de-los-planes-de

[3] Fuente: SPEED MANAGEMENT. Manual técnico internacional sobre gestión de la velocidad como intervención central de seguridad vial. URL: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/3146-wbk-speed-mgmt-2nd-edition-131023-electronic.pdf

[4] Fuente: GUIDE FOR SAFE SPEEDS. Managing Traffic Speeds to Save Lives and Improve Livability (Global Road Safety Facility / World Bank). Desarrolla el enfoque de Sistema Seguro aplicado a la gestión de velocidades y estructura los componentes de una estrategia de velocidad segura. URL: https://www.globalroadsafetyfacility.org/sites/default/files/2024-05/Guide%20for%20Safe%20Speeds%20-%20Managing%20Traffic%20Speeds%20to%20Save%20Lives.pdf

lectura del contexto normativo y territorial, y la identificación de factores críticos asociados al exceso o inadecuación de la velocidad, el segundo es el componente de ingeniería y operación, orientado a evaluar tipologías viales, condiciones geométricas, usos del suelo, coexistencia de actores viales y pertinencia de los límites de velocidad y de las medidas de calmado, control o regulación[5], el tercero es el componente institucional y de gobernanza, necesario para definir responsables, competencias, cronogramas, instrumentos de coordinación y mecanismos de seguimiento[6], el cuarto es el componente pedagógico y de comunicación, indispensable para que las medidas formuladas no se limiten a un enfoque restrictivo, sino que se articulen con procesos de sensibilización, apropiación social y cultura vial[7].

En el caso concreto del municipio de Cota, esta perspectiva técnica adquiere mayor relevancia porque el estudio previo justifica la contratación en la necesidad de responder al aumento de la siniestralidad, fortalecer la seguridad vial y formular estrategias específicas de control y gestión de la velocidad, en el marco de la meta del Plan de Desarrollo orientada a implementar un plan local de seguridad vial, así, el producto esperado no es genérico ni replicable de manera automática, sino que debe construirse a partir de las particularidades del territorio, de sus dinámicas de movilidad, de sus corredores de mayor riesgo y de la capacidad institucional de la Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad para adoptar y ejecutar las medidas que se formulen.

Cadena de valor del proceso

La cadena de valor del presente proceso permite comprender cómo una necesidad pública en materia de seguridad vial se transforma en un instrumento técnico útil, aplicable y orientado a resultados.

a) Identificación de la necesidad pública y alineación institucional.

La cadena inicia con la identificación del problema de siniestralidad y del riesgo asociado a la velocidad en el municipio, así como con su articulación con el Plan de Desarrollo Municipal, el Plan Local de Seguridad Vial y las competencias de la Secretaría de Tránsito, Transporte y Movilidad, en este eslabón se define el propósito del proceso y se justifica la necesidad de contar con una consultoría especializada.

b) Recolección, integración y depuración de información.

[5] Fuente: METODOLOGÍAS PARA EL CÁLCULO DE LA VELOCIDAD LÍMITE EN LAS VÍAS URBANAS COLOMBIANAS / RESOLUCIÓN 20233040025995. Adopta la metodología para establecer la velocidad límite en vías colombianas y sirve de soporte técnico para la formulación del plan. URL metodología: https://ansv.gov.co/es/node/6546. URL resolución: https://ansv.gov.co/es/normativa/resolucion-20233040025995-por-la-cual-se-adopta-la-metodologia-para-el-establecimiento-de

[6] Fuente: GUÍA METODOLÓGICA PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES DE SEGURIDAD VIAL DISTRITALES, MUNICIPALES Y DEPARTAMENTALES – ANSV. Sirve de apoyo metodológico para estructurar instrumentos territoriales de seguridad vial. URL: https://ansv.gov.co/es/node/6537.

[7] Fuente: MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL 2024 – ANSV / MINISTERIO DE TRANSPORTE. Fuente técnica para la evaluación y formulación de medidas de señalización y regulación del tránsito. URL: https://www.ansv.gov.co/es/normativa/manual-de-senalizacion-vial-2024

En esta etapa se consolida la información necesaria para el diagnóstico[8]: siniestros viales, comportamiento de velocidades, tipologías de vía, usos del suelo, puntos críticos, actores viales involucrados, controles existentes, señalización y antecedentes normativos y técnicos, aquí la cadena de valor transforma datos dispersos en una base estructurada para la toma de decisiones[9].

c) Diagnóstico técnico del riesgo y de las condiciones de operación.

Corresponde al análisis de los factores de riesgo presentes en el territorio, la lectura de patrones de siniestralidad, la evaluación de velocidades compatibles con el entorno y la identificación de brechas entre las condiciones existentes y las condiciones deseables de seguridad, este es el núcleo de la Fase 1 prevista en el estudio previo.

d) Formulación de medidas y estructuración del plan.

Con base en el diagnóstico, se procede a definir objetivos, líneas de acción, medidas de infraestructura, señalización, control, gestión institucional, comunicación y pedagogía, junto con los criterios para la determinación o ajuste de velocidades seguras[10], en este eslabón la información diagnóstica se convierte en estrategia técnica, cronograma, responsables e indicadores[11].

e) Validación técnica e institucional.

El plan formulado debe contrastarse con las competencias municipales, la capacidad operativa de la entidad, la normativa aplicable y la viabilidad de implementación, aquí se genera valor al asegurar que el producto final no sea solo técnicamente correcto, sino institucionalmente ejecutable.

f) Entrega de producto técnico y hoja de ruta de implementación.

El valor del proceso se concreta en la entrega de un documento técnico estructurado, soportado y utilizable por la administración municipal, con medidas priorizadas, mecanismos de seguimiento e instrumentos para la toma de decisiones en seguridad vial, este es el núcleo de la Fase 2 prevista en el estudio previo.

---

[8] Fuente: ABC METODOLOGÍA PARA ESTABLECER LA VELOCIDAD LÍMITE EN LAS VÍAS URBANAS COLOMBIANAS – ANSV. Documento divulgativo útil para explicar la lógica técnica de la determinación de velocidades seguras. URL: https://ansv.gov.co/es/prensa-publicaciones/9953

[9] Fuente: PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2022–2031 – ANSV. Marco de política pública nacional en materia de seguridad vial que orienta los instrumentos territoriales. URL: https://ansv.gov.co/es/agencia/mipg/documentos/10155

[10] Fuente: METODOLOGÍAS PARA EL CÁLCULO DE LA VELOCIDAD LÍMITE EN LAS VÍAS URBANAS COLOMBIANAS / RESOLUCIÓN 20233040025995. Adopta la metodología para establecer la velocidad límite en vías colombianas y sirve de soporte técnico para la formulación del plan. URL metodología: https://ansv.gov.co/es/node/6546. URL resolución: https://ansv.gov.co/es/normativa/resolucion-20233040025995-por-la-cual-se-adopta-la-metodologia-para-el-establecimiento-de

[11] Fuente: GUÍA METODOLÓGICA PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES DE SEGURIDAD VIAL DISTRITALES, MUNICIPALES Y DEPARTAMENTALES – ANSV. Sirve de apoyo metodológico para estructurar instrumentos territoriales de seguridad vial. URL: https://ansv.gov.co/es/node/6537.

g) Seguimiento, ajuste y mejora continua.

Aunque el contrato tiene por objeto la formulación, la lógica técnica del plan exige que quede diseñado para permitir monitoreo, actualización y evaluación posterior, por ello, el último eslabón de la cadena de valor se relaciona con la posibilidad de que el municipio utilice el instrumento como base para decisiones futuras sobre control, infraestructura, señalización, pedagogía y gestión territorial de la velocidad.

Relación entre insumos, actividades, productos y resultados.

Desde una perspectiva funcional, los insumos del proceso corresponden a la información de siniestralidad, bases de datos institucionales, normativa aplicable, talento humano especializado, herramientas de análisis y conocimiento territorial. Las actividades comprenden diagnóstico, procesamiento de información, análisis de velocidades, identificación de puntos y corredores críticos, formulación de estrategias, definición de indicadores y estructuración documental. Los productos son el diagnóstico técnico y el Plan de Gestión de Velocidades formulado. Los resultados esperados consisten en fortalecer la capacidad institucional del municipio para gestionar la velocidad, reducir factores de riesgo vial y avanzar en la implementación de su Plan Local de Seguridad Vial.

Implicaciones técnicas para el análisis del sector.

La perspectiva técnica descrita demuestra que el mercado relevante para este proceso no corresponde a oferentes genéricos de servicios administrativos, sino a actores con experiencia real en consultoría especializada en seguridad vial, tránsito, transporte y formulación de instrumentos técnicos territoriales, por ello, en el análisis del sector debe reconocerse que el contrato exige capacidades en análisis de datos, gestión del riesgo vial, interpretación normativa, formulación metodológica y articulación institucional, en otras palabras, la idoneidad del futuro contratista se mide por su capacidad para producir un instrumento técnicamente sustentado, territorialmente pertinente y operativamente útil para la administración municipal.

2.1. CODIGOS UNSPSC

De conformidad con el numeral 2 del artículo 2.2.1.2.1.5.1 del Decreto 1082 de 2015, y una vez revisado el Clasificador de Bienes y Servicios de Colombia Compra Eficiente UNSPSC, se considera que el objeto del presente proceso contractual, consistente en formular el Plan de Gestión de Velocidades como parte de la implementación de un (1) Plan Local de Seguridad Vial en el municipio de Cota – Cundinamarca, se encuentra principalmente asociado al código 81102200: Ingeniería de transporte, por corresponder a una consultoría especializada en tránsito, transporte, movilidad y seguridad vial, de manera complementaria, resultan aplicables los códigos 81101500: Ingeniería civil y arquitectura, en razón al análisis de infraestructura y entorno vial requerido para la formulación del plan y 80101600: Gerencia de proyectos, en atención a los componentes de estructuración, priorización y planeación de la implementación del instrumento técnico a formular.:

Clasificación UNSPSC	Clase
81102200	Ingeniería de transporte
81101500	Ingeniería civil y arquitectura

Clasificación UNSPSC	Clase
80101600	Gerencia de proyectos

2. MARCO TRIBUTARIO MUNICIPAL

Actualmente se encuentra vigente el ACUERDO No. 16 de diciembre 31 de 2024, ESTATUTO TRIBUTARIO DEL MUNICIPIO DE COTA, ***"POR MEDIO DEL CUAL SE ACTUALIZA Y EXPIDE EL ESTATUTO DE RENTAS, LA NORMATIVIDAD SUSTANTIVA, EL PROCEDIMIENTO TRIBUTARIO Y EL RÉGIMEN SANCIONATORIO PARA EL MUNICIPIO DE COTA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"***

SISTEMA DE RETENCIÓN Y AUTORRETENCIÓN EN INDUSTRIA Y COMERCIO

ARTÍCULO 135.- RETENCIÓN DE INDUSTRIA Y COMERCIO, "RETEICA". La retención por compras y servicios se aplicará por los agentes de retención (contribuyentes de industria y comercio del Municipio de Cota) a los contribuyentes que sean proveedores de bienes y servicios, siempre y cuando no se trate de una operación no sujeta.

ESTAMPILLA PARA EL BIENESTAR DEL ADULTO MAYOR

ARTÍCULO 268.- AUTORIZACIÓN LEGAL. Adóptese la estampilla para el bienestar del adulto mayor en el Municipio, de conformidad con lo establecido en la Ley 687 de 2001, modificada por la Ley 1276 de 2009 y por la Ley 1850 de 2017.

ARTÍCULO 269.- HECHO GENERADOR. Constituye hecho generador de la estampilla para el bienestar del adulto mayor la suscripción de contratos, así como sus adicionales que suscriba personas naturales, jurídicas, sociedades de hecho o sucesiones ilíquidas, consorcios, patrimonios autónomos, uniones temporales y los responsables de liquidarla son:

a. El Municipio de Cota.
b. Sus entidades descentralizadas del orden municipal.
c. Empresas de economía mixta del orden municipal.
d. Las empresas sociales del estado
e. Empresas industriales y comerciales del estado del orden municipal.

ARTÍCULO 274.- TARIFA. De conformidad con el artículo 2 de la Ley 687 de 2001, modificado por el artículo 4 de la Ley 1276 de 2009, la tarifa de la estampilla para el bienestar del adulto mayor será del tres por ciento (3%) de la base gravable.

ESTAMPILLA PRO-CULTURA

ARTÍCULO 280.- AUTORIZACIÓN LEGAL. Autorizado por el artículo 38 de la Ley 397 de 1997, modificado por la ley 666 de 2001, en las que autoriza a los concejos municipales para que ordenen la emisión de una estampilla "pro-cultura" cuyos recursos serán administrados por el municipio para el fomento y el estímulo de la cultura, con destino a proyectos acordes con los planes nacionales y locales de cultura.

ARTÍCULO 281.- HECHO GENERADOR. Constituye hecho generador la suscripción de contratos y sus adiciones.

ARTÍCULO 286.- TARIFAS. La tarifa aplicable es del uno (1%) por ciento sobre el total del contrato, de conformidad con lo autorizado por la Ley 397 de 1997 y lo adicionado por el artículo 2º. de la Ley 666 de 2001.

ESTAMPILLA PARA LA JUSTICIA FAMILIAR

ARTÍCULO 288.- AUTORIZACIÓN LEGAL. Autorizar al Concejo municipal para crear una estampilla, la cual se llamará "Estampilla para la Justicia Familiar", para contribuir a la financiación de las Comisarías de Familia de acuerdo con lo establecido en el artículo 22 de la Ley 2126 de 2021.

ARTÍCULO 289.- EMISIÓN Y ADHESIÓN DE LA ESTAMPILLA. Ordénese la creación, emisión y adhesión de la "Estampilla para la Justicia Familiar" la cual se deberá adherir y/o anular obligatoriamente de manera física o virtual en los actos definidos como hechos generadores, cuya responsabilidad estará en cabeza de los funcionarios de la Administración Tributaria que intervengan en el acto.

ARTÍCULO 294.- TARIFA. La tarifa es del dos (2%) por ciento del valor del pago anticipado si los hubiere y de cada cuenta que se le pague al contratista.

TASA PRO-DEPORTE Y RECREACIÓN

ARTÍCULO 256.- AUTORIZACIÓN LEGAL. Por medio del cual se autoriza la creación de la tasa pro-deporte y recreación en el municipio de Cota el cual tiene su autorización legal mediante la Ley 2023 de 2020.

ARTÍCULO 257.- OBJETO DE LA TASA PRO-DEPORTE Y RECREACIÓN. Créese la tasa pro-deporte y recreación, con el fin de obtener recursos, que serán administrados por el municipio para fomentar y estimular el deporte y la recreación, conforme a los planes, programas, proyectos y políticas nacionales, departamentales y municipales, en virtud de la Ley 2023 de 2020.

ARTÍCULO 263.- TARIFA. La tarifa de la tasa Pro-deporte y recreación establecida por el Concejo municipal es de dos puntos cinco por ciento (2.5%) del valor total del contrato determinado en el comprobante de egreso que se establezcan entre el ente territorial y las personas naturales y/o jurídicas, públicas o privadas.

RETENCIÓN EN LA FUENTE

La Retención en la Fuente se Aplica de acuerdo a la Prestación del Servicio o Suministro Respectivo, dependiendo de la Naturaleza del Futuro Contratista.

IVA: TARIFA. La Tarifa será del 15% del Valor del IVA Facturado.

3. ANÁLISIS DE LA OFERTA

En cumplimiento de los principios de eficacia, eficiencia, economía, transparencia y selección objetiva, el MUNICIPIO DE COTA realizó el presente análisis de la oferta respecto de la necesidad de contratar la consultoría cuyo objeto consiste en formular el Plan de Gestión de Velocidades como parte de la implementación de un (1) Plan Local de Seguridad Vial en el municipio de Cota Cundinamarca, este análisis se desarrolla teniendo en cuenta que el proceso no corresponde a la adquisición de bienes estandarizados ni a la ejecución de obras, sino a la contratación de un servicio especializado de diagnóstico y formulación técnica en materia de seguridad vial, tránsito y transporte.

En ese sentido, la oferta relevante para el presente proceso está conformada por personas naturales o jurídicas con capacidad para prestar servicios de consultoría especializada en movilidad, tránsito, transporte, seguridad vial, análisis de datos y formulación de instrumentos técnicos de planificación, a

diferencia de un mercado de bienes homogéneos, en este caso la oferta se caracteriza por la concurrencia de capacidades profesionales, metodológicas y analíticas que permitan desarrollar, de manera idónea, las dos fases previstas en el estudio previo: diagnóstico del plan de velocidades y formulación del plan de velocidades del municipio de Cota.

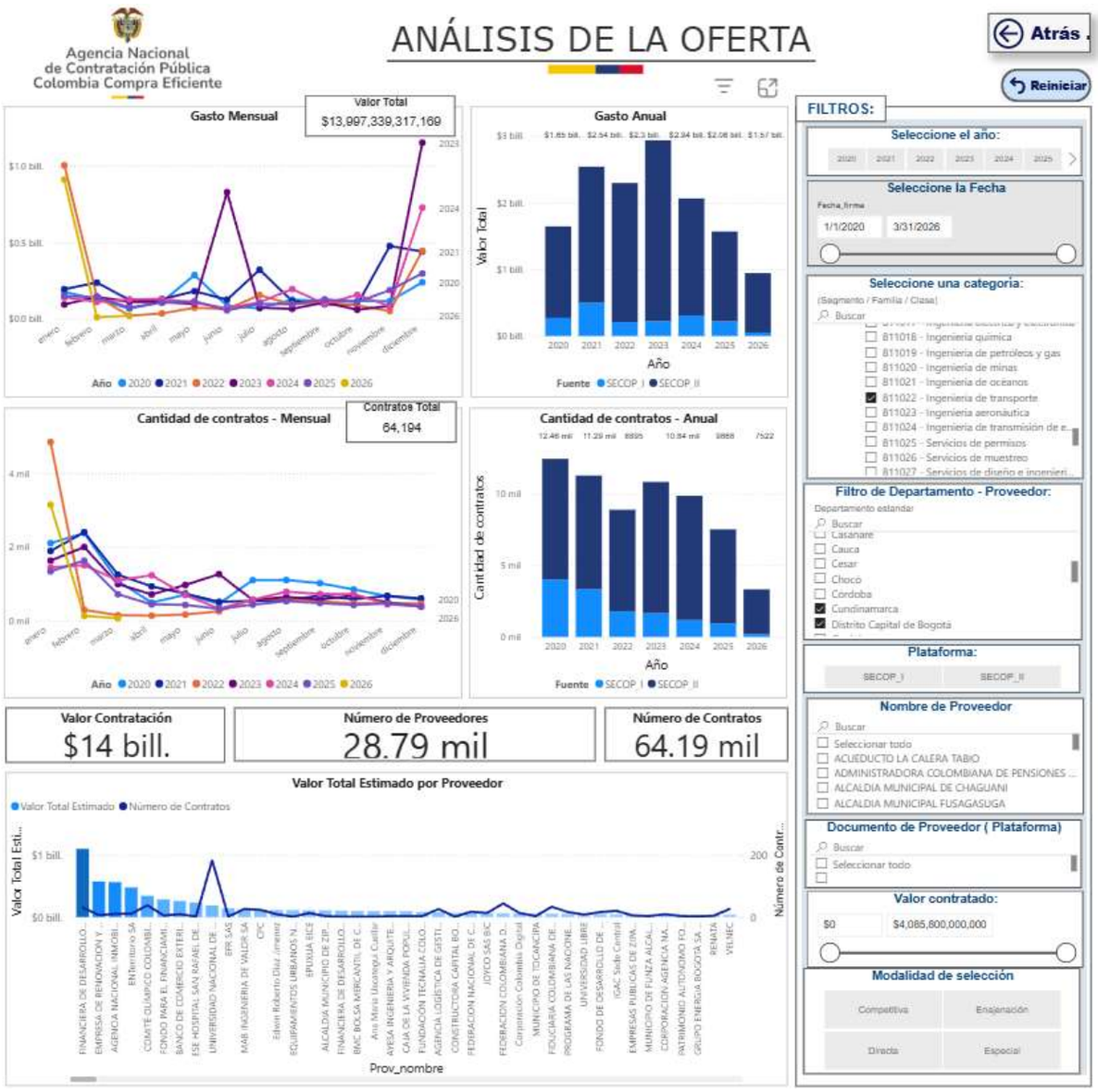
Para el efecto, el Municipio de Cota tomó como referente experiencias previas derivadas de procesos de consultoría y de contratación de servicios profesionales y técnicos desarrollados por la Entidad, así como antecedentes identificados en procesos similares adelantados por otras entidades estatales, particularmente en materias relacionadas con seguridad vial, movilidad, tránsito, estudios técnicos y formulación de planes sectoriales, lo anterior, con el fin de establecer condiciones de participación, exigencias técnicas y criterios de estructuración acordes con la naturaleza del objeto contractual y suficientes para satisfacer la necesidad institucional.

Así mismo, la Entidad realizó el presente análisis considerando la información disponible sobre procesos comparables ejecutados por otras entidades públicas, en los cuales se han requerido servicios de diagnóstico, análisis territorial, formulación de estrategias, estructuración de instrumentos técnicos y acompañamiento especializado en seguridad vial y movilidad, esta revisión permite advertir que existe un mercado de consultores y firmas especializadas con experiencia en la elaboración de estudios, planes y documentos técnicos en la materia, lo que favorece el desarrollo del presente proceso bajo condiciones de pluralidad de oferentes y competencia objetiva.

De igual manera, la Entidad tuvo en cuenta que la labor a contratar exige conocimientos técnicos específicos en seguridad vial, tránsito, transporte, análisis de siniestralidad, gestión de la velocidad, normatividad aplicable y formulación de instrumentos de planeación pública, por ello, el análisis de la oferta no se limita a verificar la existencia genérica de oferentes en el mercado, sino que busca identificar si estos cuentan con la experiencia, idoneidad y capacidad metodológica necesarias para desarrollar un producto técnicamente útil, ajustado a la realidad territorial del municipio y coherente con los lineamientos normativos y técnicos vigentes en materia de gestión de la velocidad y seguridad vial.

Finalmente, la Entidad acudió como referente metodológico a los lineamientos de análisis del sector y de oferta promovidos por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, en lo que resulte aplicable al presente proceso, con el propósito de estructurar un escenario de contratación claro, suficiente y adecuado para la satisfacción de la necesidad. En consecuencia, el presente análisis permite concluir que existe oferta en el mercado para atender la consultoría requerida, y que el proceso puede adelantarse con condiciones razonables de participación, garantizando la adecuada comparación de propuestas y la selección de la oferta más favorable para la Entidad**.**

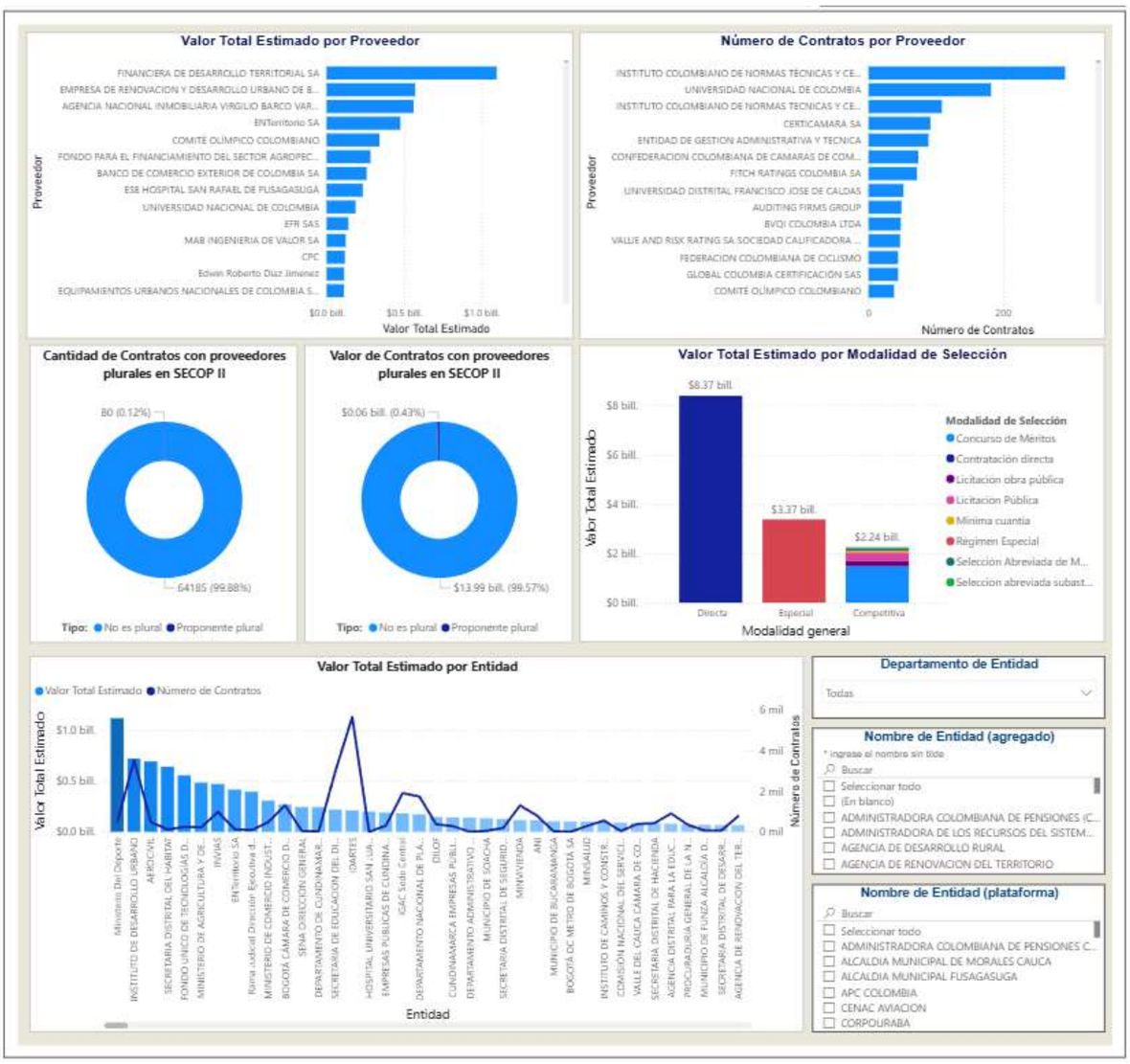
Clasificación UNSPSC	Clase
81102200	Ingeniería de transporte
81101500	Ingeniería civil y arquitectura
80101600	Gerencia de proyectos



Con base en la consulta realizada en la herramienta de Análisis de la Oferta de la Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente, para el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2020 y el 31 de marzo de 2026, filtrando la categoría asociada a ingeniería de transporte y tomando como referencia los departamentos de Cundinamarca y Bogotá, D.C., se evidencia la existencia de un mercado amplio y activo para la prestación de servicios relacionados con consultoría, estudios técnicos e ingeniería aplicada al tránsito, transporte y movilidad, la información consolidada reporta un valor total contratado cercano a $14 billones, alrededor de 28,79 mil proveedores y aproximadamente 64,19 mil contratos, lo que permite advertir una oferta suficientemente robusta y una participación importante de agentes económicos en este segmento.

Así mismo, la distribución anual del valor contratado y del número de contratos permite observar que, entre 2020 y 2025, el mercado ha mantenido un comportamiento sostenido, con volúmenes significativos de contratación y una participación constante de proveedores, lo cual demuestra que se trata de un sector con capacidad de respuesta institucional y técnica frente a requerimientos públicos, en cuanto al año 2026, debe precisarse que la información observada corresponde únicamente a un corte parcial al mes de marzo, por lo que su menor volumen no refleja una contracción estructural del mercado, sino un comportamiento normal derivado de la ventana temporal analizada.

Desde la perspectiva del presente proceso, esta información resulta pertinente porque confirma que existe una oferta real de consultores, firmas de ingeniería y operadores especializados en estudios y formulaciones técnicas en materia de tránsito, transporte, movilidad y seguridad vial, con capacidad para atender requerimientos como el que pretende adelantar el municipio de Cota, en consecuencia, el análisis gráfico permite concluir que el proceso se desarrolla en un entorno de mercado con pluralidad potencial de oferentes, experiencia acumulada y condiciones suficientes para promover una selección objetiva dentro del segmento de consultoría técnica aplicable a la formulación del Plan de Gestión de Velocidades.



El análisis detallado de la oferta permite evidenciar que el mercado asociado a los servicios de consultoría e ingeniería aplicados al tránsito, transporte y movilidad presenta una base amplia de contratación pública, pero con una concentración importante en determinados proveedores y entidades contratantes, en efecto, la información consolidada muestra que el valor total estimado se concentra en algunos operadores con amplia trayectoria institucional, al tiempo que el número de contratos por proveedor revela la participación recurrente de entidades, firmas consultoras, universidades y organismos técnicos que actúan de manera reiterada en este segmento del mercado.

De igual forma, la gráfica sobre modalidad de selección permite advertir que una porción significativa del valor contratado se ha gestionado mediante modalidades directa, especial y competitiva, lo que indica que este mercado no se comporta exclusivamente bajo esquemas abiertos de competencia, sino que también responde a necesidades especializadas, objetos técnicos concretos y contrataciones de alta

confianza técnica, esta circunstancia resulta relevante para el presente proceso, en la medida en que la consultoría requerida por el municipio de Cota también corresponde a un servicio especializado, intensivo en conocimiento y soportado en capacidades metodológicas específicas en seguridad vial, tránsito y transporte.

Por otra parte, los indicadores relacionados con la pluralidad de proveedores en SECOP II muestran que la mayor parte de los contratos y del valor contratado se concentra en procesos con proveedor único, mientras que la participación de proveedores plurales representa una proporción reducida del total. Este comportamiento sugiere que, aunque existe un mercado amplio, la ejecución efectiva de este tipo de servicios suele recaer en actores con experiencia acumulada, conocimiento técnico sectorial y capacidad demostrada para desarrollar estudios, diagnósticos y formulaciones especializadas, en consecuencia, para el presente proceso puede afirmarse que sí existe oferta en el mercado, pero se trata de una oferta técnicamente cualificada y relativamente concentrada en operadores con trayectoria en consultoría pública.

Finalmente, la distribución del valor estimado por entidad contratante permite observar que las necesidades de este tipo de servicios se presentan en múltiples niveles de la administración pública, lo cual confirma que la formulación de estudios y planes técnicos en movilidad, tránsito y seguridad vial constituye una demanda real y sostenida dentro del sector público, en ese sentido, la imagen analizada respalda la conclusión de que el proceso adelantado por el municipio de Cota se inserta en un mercado existente, activo y con capacidad para atender la consultoría requerida, aunque bajo una lógica en la que la experiencia, la especialización y la capacidad técnica son determinantes en la configuración de la oferta.

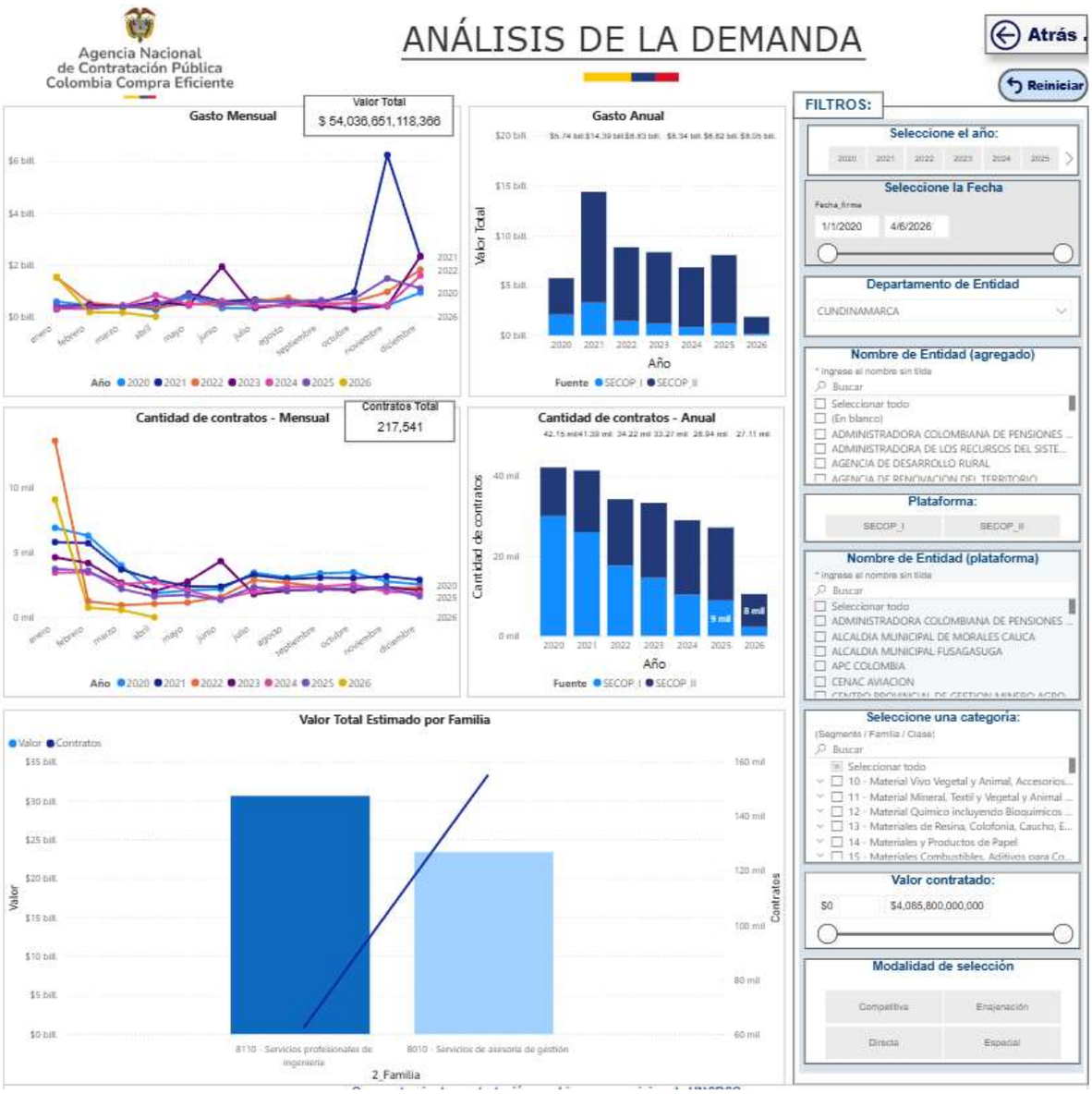
4. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

4.1. ADQUISICIONES Y/O CONTRATACIONES PREVIAS DEL MUNICIPIO DE COTA

El análisis de la demanda de los servicios adquiridos por la Entidad en periodos anteriores, se obtiene de la información contenida en la página web www.colombiacompra.gov.co; ubicando el proceso respectivo y consultando el contenido de los documentos allí publicados (estudio de mercados, minuta del contrato, actas).

Por otro lado, la herramienta de Modelo de Abastecimiento Estratégico de La Agencia Nacional de Contratación Pública- Colombia Compra Eficiente, ofrece la herramienta de Modelo de Análisis de la Demanda; para el sector clasificado con los códigos UNSPC.

Clasificación UNSPSC	Clase
81102200	Ingeniería de transporte
81101500	Ingeniería civil y arquitectura
80101600	Gerencia de proyectos

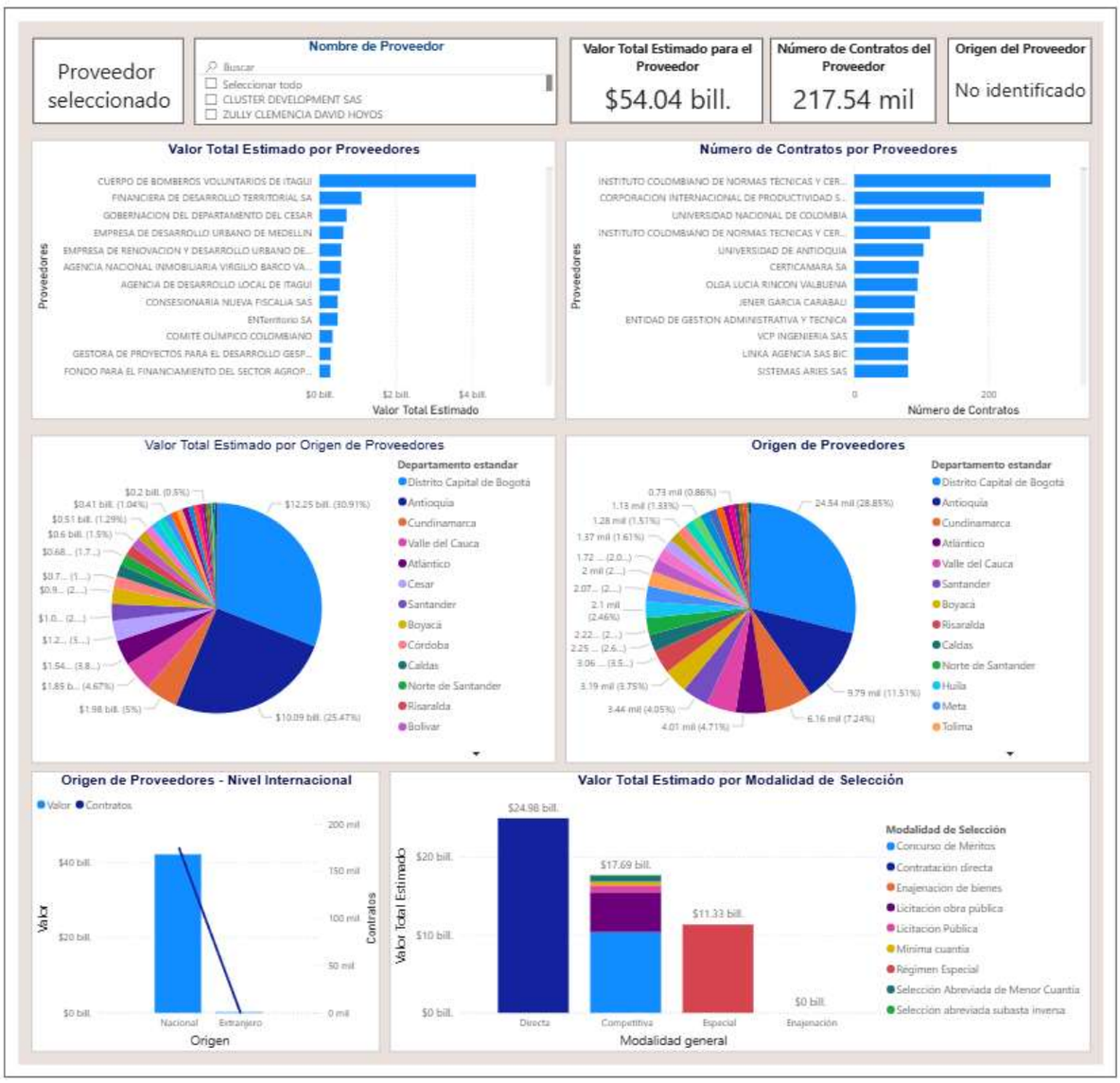


Con base en la consulta realizada en la herramienta de Análisis de la Demanda de la Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente, para el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2020 y el 6 de abril de 2026, con filtro territorial en Cundinamarca y tomando como referencia las familias 8110 Servicios profesionales de ingeniería y 8010 Servicios de asesoría de gestión, se evidencia una demanda pública amplia y sostenida en este segmento del mercado, la información consolidada reporta un valor total estimado cercano a $54 billones y aproximadamente 217.541 contratos, lo que permite advertir que las entidades estatales han requerido de manera recurrente servicios especializados asociados a consultoría, ingeniería, análisis, formulación y apoyo técnico.

Desde la perspectiva anual, el comportamiento de la demanda muestra una dinámica constante entre las vigencias 2020 y 2025, con niveles significativos tanto en valor contratado como en número de procesos, destacándose un mayor volumen económico en los primeros años del periodo analizado y una continuidad sostenida en las vigencias posteriores, en cuanto al año 2026, debe precisarse que la información corresponde únicamente a un corte parcial, razón por la cual su menor valor y número de contratos no reflejan una disminución estructural del mercado, sino la fecha hasta la cual fue consultada la herramienta.

La gráfica por familia permite advertir, además, que la mayor parte del valor estimado se concentra en los servicios profesionales de ingeniería (8110), mientras que los servicios de asesoría de gestión (8010) también presentan una participación relevante tanto en valor como en número de contratos, este comportamiento resulta pertinente para el presente proceso, toda vez que la formulación del Plan de Gestión de Velocidades se ubica precisamente en la intersección entre la consultoría técnica en tránsito, transporte y seguridad vial, y los servicios de análisis, estructuración y formulación de instrumentos de gestión pública.

En consecuencia, la información observada permite concluir que existe una demanda pública real, estable y suficiente para este tipo de consultorías especializadas, lo cual confirma que el presente proceso se inserta en un segmento de mercado activo y consolidado, en el que las entidades estatales acuden de manera reiterada a la contratación de servicios técnicos y profesionales para apoyar la formulación de estudios, diagnósticos, planes y estrategias sectoriales, lo anterior refuerza la razonabilidad del proceso adelantado por el municipio de Cota y la pertinencia de estructurarlo dentro del mercado de consultoría técnica aplicable a movilidad, tránsito y seguridad vial.



El análisis detallado de la oferta permite evidenciar que el mercado asociado a los servicios de consultoría e ingeniería aplicados al tránsito, transporte y movilidad presenta una base amplia de contratación pública, pero con una concentración importante en determinados proveedores y entidades contratantes,

en efecto, la información consolidada muestra que el valor total estimado se concentra en algunos operadores con amplia trayectoria institucional, al tiempo que el número de contratos por proveedor revela la participación recurrente de entidades, firmas consultoras, universidades y organismos técnicos que actúan de manera reiterada en este segmento del mercado.

De igual forma, la gráfica sobre modalidad de selección permite advertir que una porción significativa del valor contratado se ha gestionado mediante modalidades directa, especial y competitiva, lo que indica que este mercado no se comporta exclusivamente bajo esquemas abiertos de competencia, sino que también responde a necesidades especializadas, objetos técnicos concretos y contrataciones de alta confianza técnica, esta circunstancia resulta relevante para el presente proceso, en la medida en que la consultoría requerida por el municipio de Cota también corresponde a un servicio especializado, intensivo en conocimiento y soportado en capacidades metodológicas específicas en seguridad vial, tránsito y transporte.

Por otra parte, los indicadores relacionados con la pluralidad de proveedores en SECOP II muestran que la mayor parte de los contratos y del valor contratado se concentra en procesos con proveedor único, mientras que la participación de proveedores plurales representa una proporción reducida del total, este comportamiento sugiere que, aunque existe un mercado amplio, la ejecución efectiva de este tipo de servicios suele recaer en actores con experiencia acumulada, conocimiento técnico sectorial y capacidad demostrada para desarrollar estudios, diagnósticos y formulaciones especializadas, en consecuencia, para el presente proceso puede afirmarse que sí existe oferta en el mercado, pero se trata de una oferta técnicamente cualificada y relativamente concentrada en operadores con trayectoria en consultoría pública.

Finalmente, la distribución del valor estimado por entidad contratante permite observar que las necesidades de este tipo de servicios se presentan en múltiples niveles de la administración pública, lo cual confirma que la formulación de estudios y planes técnicos en movilidad, tránsito y seguridad vial constituye una demanda real y sostenida dentro del sector público, en ese sentido, la imagen analizada respalda la conclusión de que el proceso adelantado por el municipio de Cota se inserta en un mercado existente, activo y con capacidad para atender la consultoría requerida, aunque bajo una lógica en la que la experiencia, la especialización y la capacidad técnica son determinantes en la configuración de la oferta.

5.2. ADQUISICIONES MEDIANTE PROCESOS DE SELECCIÓN DE OTRAS ENTIDADES ESTATALES:

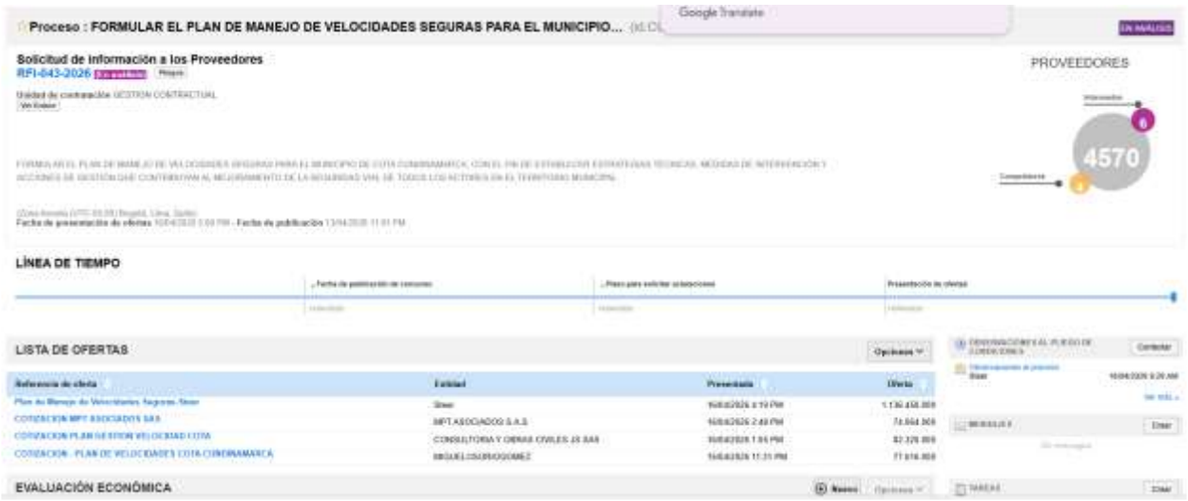
De otra parte, El Análisis de la demanda de servicios adquiridos por el Municipio de Cota en periodos anteriores, se obtiene de la información contenida en la página web www.colombiacompra.gov.co el proceso respectivo y consultando el contenido de los documentos allí publicados (estudio de mercados, minuta del contrato, actas...).

AÑO	NO. DE PROCESO	TIPO DE PROCESO	ENTIDAD	OBJETO	CUANTÍA
2026	MC-061-2026	Mínima cuantía	MUNICIPIO DE URIBIA	FORMULACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE URIBIA	$65.000.000
2026	INVITACION PUBLICA N.007 DE 2026.	Mínima cuantía	MUNICIPIO DE VITERBO	PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE APOYO LOGÍSTICO PARA LA EJECUCIÓN DE ACTIVIDADES, JORNADAS Y CAMPAÑAS DE PREVENCIÓN Y SENSIBILIZACIÓN	$35.000.000

AÑO	NO. DE PROCESO	TIPO DE PROCESO	ENTIDAD	OBJETO	CUANTÍA
				PROGRAMADAS POR LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	
2026	ISMC-ITTLP-011-2026	Mínima cuantía	INSTITUTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DEL MUNICIPIO DE LOS PATIOS	CAMPAÑA DE SEGURIDAD VIAL SENSIBILIZACION INFORMALIDAD	$48.900.000

5. ANÁLISIS DEL MERCADO

Para establecer el presupuesto oficial se llevó a cabo el análisis de precios de mercado mediante la solicitud y recepción de cotizaciones a través de la plataforma SECOP ll RFI-043-2026, dirigida a toda la población interesada de personas jurídicas y naturales que pertenezcan al sector, consiguiendo la siguiente información:



Para la estructuración económica del presente proceso contractual, la Entidad consolidó las cotizaciones allegadas por potenciales oferentes para formular el plan de manejo de velocidades seguras para el municipio de Cota Cundinamarca, con el fin de establecer estrategias técnicas, medidas de intervención y acciones de gestión que contribuyan al mejoramiento de la seguridad vial de todos los actores en el territorio municipal., con el fin de establecer valores unitarios de referencia técnicamente sustentados, se adoptó una metodología de depuración estadística basada en el promedio acotado por desviación estándar, aplicada sobre las cotizaciones comparables y desagregadas por etapa.

Como primer paso, se organizó la información de mercado en una matriz homogénea, identificando para cada cotización los valores correspondientes a las etapas de diagnóstico, análisis técnico y formulación, tomando como referencia el valor total incluido IVA de cada componente, esta homogenización fue necesaria para garantizar la comparabilidad entre las ofertas y permitir una lectura objetiva del comportamiento del mercado frente a cada una de las actividades que integran la consultoría.

Posteriormente, para cada etapa se calculó un promedio inicial y una desviación estándar muestral, con el propósito de identificar la dispersión de los valores ofertados, a partir de estos resultados se definió un rango de aceptación equivalente al promedio inicial más o menos una desviación estándar, de manera que los valores ubicados por fuera de dicho intervalo fueran tratados como atípicos y, por tanto, excluidos

del cálculo final de referencia, esta metodología permitió depurar la muestra y evitar que cotizaciones con comportamientos extremos distorsionaran la determinación del presupuesto del proceso.

				MIGUEL ANGEL OSORIO GOMEZ				CONSULTORA Y OBRAS CIVILES JS S.A.S				MPT ASOCIADOS S.A.S.				Steer Davies & Gleave Limited Sucursal Colombia				PROMEDIO ACOTADO			
ITEM	DESCRIPCION	CANTIDAD	UNIDAD DE MEDIDA	VALOR UNITARIO (ANTES DE IVA)	IVA (%)	VALOR TOTAL UNITARIO INCLUIDO IVA	VALOR TOTAL INCUIDO IVA	VALOR UNITARIO (ANTES DE IVA)	IVA (%)	VALOR TOTAL UNITARIO INCLUIDO IVA	VALOR TOTAL INCUIDO IVA	VALOR UNITARIO (ANTES DE IVA)	IVA (%)	VALOR TOTAL UNITARIO INCLUIDO IVA	VALOR TOTAL INCUIDO IVA	VALOR UNITARIO (ANTES DE IVA)	IVA (%)	VALOR TOTAL UNITARIO INCLUIDO IVA	VALOR TOTAL INCUIDO IVA	VALOR UNITARIO PROMEDIO (ANTES DE IVA)	Desviacion estandar	Limite inferior	Limite superior
ETAPA 1 - DIAGNÓSTICO Y RECOPILACIÓN DE INFORMACIÓN SECUNDARIA	Realizar el diagnóstico en el cual se analicen las dinámicas de movilidad de la población y las características del tránsito en el territorio. Este deberá incluir el análisis del panorama de siniestralidad vial, la identificación de puntos críticos asociados al exceso de velocidad y demás factores de riesgo. Como producto, se deberá entregar un documento técnico integral de diagnóstico, debidamente soportado y estructurado. El detalle del contenido y alcance de la presente etapa se encuentra descrito en el Anexo Técnico del proceso.	1	GBL	$ 35.000.000	$ 6.650.000	$ 41.650.000	$ 41.650.000	$ 34.176.471	$ 6.493.529	$ 40.670.000	$ 40.670.000	$ 30.000.000	$ 5.700.000	$ 35.700.000	$ 35.700.000	$ 435.000.000	$ 76.950.000	$ 491.950.000	$ 491.950.000	$ 139.044.118	$ 185.983.469	$ 59.939.351	$ 312.027.587
ETAPA 2- ANÁLISIS TÉCNICO Y ESTUDIO DE VELOCIDADES	Desarrollar un análisis técnico detallado de la información recopilada en las fases anteriores, el cual deberá incluir revisión de los límites de velocidad actuales conforme a la metodología vigente para la definición de velocidades en vías colombianas, verificación de la señalización existente, análisis de velocidades de operación, identificación de brechas entre velocidades operativas y velocidades reglamentadas. Elaboración de cartografía temática y georreferenciada en herramientas SIG (Sistemas de Información Geográfica) de los tramos/vías analizados y acorde a los datos de velocidad/tal recopilados y Desarrollo de anexos técnicos y memorias de cálculo que soportan el estudio. El detalle del contenido y alcance de la presente etapa se encuentra descrito en el Anexo Técnico del proceso.	1	GBL	$ 24.000.000	$ 4.560.000	$ 28.560.000	$ 28.560.000	$ 25.000.000	$ 4.750.000	$ 29.750.000	$ 29.750.000	$ 25.000.000	$ 4.750.000	$ 29.750.000	$ 29.750.000	$ 305.000.000	$ 57.950.000	$ 362.950.000	$ 362.950.000	$ 94.750.000	$ 140.367.459	$ 45.417.459	$ 234.917.459
ETAPA 3 - FORMULACIÓN Y ADOPCIÓN	Realizar la formulación del plan de gestión de la velocidad, el cual deberá estar sustentado en el diagnóstico previo e incluir estrategias, programas, proyectos y actividades. Estas acciones deberán orientarse al cumplimiento de los objetivos definidos en materia de gestión de la velocidad para el territorio. Como entregables se deberán incluir: documento técnico consolidado y matriz de programas, proyectos e indicadores. El detalle del contenido y alcance de la presente etapa se encuentra descrito en el Anexo Técnico del proceso.	1	GBL	$ 6.223.529	$ 1.182.471	$ 7.406.000	$ 7.406.000	$ 10.000.000	$ 1.900.000	$ 11.900.000	$ 11.900.000	$ 7.238.655	$ 1.375.344	$ 8.613.999	$ 8.613.999	$ 245.000.000	$ 46.550.000	$ 291.550.000	$ 291.550.000	$ 67.115.546	$ 118.600.371	$ 51.484.825	$ 185.715.917
TOTALES					$ 12.392.471	$ 77.616.000	$ 77.616.000		$ 13.143.529	$ 82.320.000	$ 82.320.000		$ 11.825.344	$ 74.063.999	$ 74.063.999		$ 181.450.000	$ 1.136.450.000	$ 1.136.450.000				

Aplicado el procedimiento anterior, se evidenció que una de las cotizaciones presentaba valores significativamente superiores en las tres etapas analizadas, razón por la cual fue excluida del cálculo de referencia por ubicarse fuera del rango estadístico aceptable.

Como resultado del promedio acotado por desviación estándar, la Entidad obtuvo los siguientes valores unitarios de referencia: para la Etapa 1 - Diagnóstico, la suma de **TREINTA Y NUEVE MILLONES TRESCIENTOS CUARENTA MIL PESOS M/CTE ($39.340.000)**; para la Etapa 2 - Análisis técnico, la suma de **VEINTINUEVE MILLONES TRESCIENTOS CINCUENTA Y TRES MIL TRESCIENTOS TREINTA Y CUATRO PESOS M/CTE ($29.353.334)**; y para la Etapa 3 - Formulación, la suma de **NUEVE MILLONES TRESCIENTOS SEIS MIL SEISCIENTOS SESENTA Y SEIS PESOS M/CTE ($9.306.666).**

ITEM	DESCRIPCION	CANTIDAD	UNIDAD DE MEDIDA	VALOR UNITARIO (ANTES DE IVA)	IVA (%)	VALOR TOTAL UNITARIO INCLUIDO IVA	VALOR TOTAL INCUIDO IVA
ETAPA 1 - DIAGNÓSTICO Y RECOPILACIÓN DE INFORMACIÓN SECUNDARIA	Realizar el diagnóstico en el cual se analicen las dinámicas de movilidad de la población y las características del tránsito en el territorio. Este deberá incluir el análisis del panorama de siniestralidad vial, la identificación de puntos críticos asociados al exceso de velocidad y demás factores de riesgo. Como producto, se deberá entregar un documento técnico integral de diagnóstico, debidamente soportado y estructurado. El detalle del contenido y alcance de la presente etapa se encuentra descrito en el Anexo Técnico del proceso.	1	GBL	$ 33.058.823	$ 6.281.176	$ 39.340.000	$ 39.340.000

ETAPA 2- ANÁLISIS TÉCNICO Y ESTUDIO DE VELOCIDADES	Desarrollar un análisis técnico detallado de la información recopilada en las fases anteriores, el cual deberá incluir: revisión de los límites de velocidad actuales conforme a la metodología vigente para la definición de velocidades en vías colombianas, verificación de la señalización existente, análisis de velocidades de operación, identificación de brechas entre velocidades operativas y velocidades reglamentadas, Elaboración de cartografía temática y georreferenciada en herramientas SIG (Sistemas de Información Geográfica) de los corredores analizados y acorde a los datos de siniestralidad recopilados y Desarrollo de anexos técnicos y memorias de cálculo que soporten el estudio. El detalle del contenido y alcance de la presente etapa se encuentra descrito en el Anexo Técnico del proceso.	1	GBL	$ 24.666.667	$ 4.686.667	$ 29.353.334	$ 29.353.334
ETAPA 3 - FORMULACIÓN Y ADOPCIÓN	Realizar la formulación del plan de gestión de la velocidad, el cual deberá estar sustentado en el diagnóstico previo e incluir: estrategias, programas, proyectos y actividades. Estas acciones deberán orientarse al cumplimiento de los objetivos definidos en materia de gestión de la velocidad para el territorio. Como entregables se deberán incluir: documento técnico consolidado y matriz de programas, proyectos e indicadores. El detalle del contenido y alcance de la presente etapa se encuentra descrito en el Anexo Técnico del proceso.	1	GBL	$ 7.820.728	$ 1.485.938	$ 9.306.666	$ 9.306.666
TOTALES					**$ 12.453.781**	**$ 78.000.000**	**$ 78.000.000**

En consecuencia, la sumatoria de los valores unitarios de referencia por etapa arroja un presupuesto oficial de **SETENTA Y OCHO MILLONES DE PESOS M/CTE ($78.000.000)**, valor que se adopta como referente económico del proceso. Este presupuesto corresponde al resultado del análisis técnico del mercado, incorpora IVA conforme a las cotizaciones evaluadas y constituye la base objetiva para la estructuración financiera de la contratación.

6. ANALISIS FINANCIERO

N/A

7. PRESUPUESTO OFICIAL:

El valor del presupuesto oficial es de **HASTA SETENTA Y OCHO MILLONES PESOS M/CTE ($78.000.000),** incluidos todos los impuestos, tasas y contribuciones y demás costos directos e indirectos a que haya lugar, respaldado en la siguiente disponibilidad presupuestal:

BPIN	CDP	RUBRO	FUENTE	NOMBRE	VALOR
2024252140098 META 009	2026001116 20/04/2026	GI.11.2.3.2.02.02.008.2409009.009	1.3.1.1.07.01	Formular e implementar un (01) plan local de seguridad vial en el municipio de Cota. Fuente: Participación d.ptal impuesto vehículos.	$78.000.000
				TOTAL	$78.000.000

Dentro del valor están incluidos los gastos por legalización del contrato y todos los impuestos y tributos tanto de orden nacional como de orden local, en consecuencia, el proponente deberá incluir dentro del valor total de la oferta todos los impuestos nacionales, departamentales y municipales a los que haya lugar, entre los cuales se pueden encontrar los siguientes:

ESTAMPILLA	BASE GRAVABLE	TARIFA
Estampilla pro-cultura	Valor del Contrato	1%
Estampilla bienestar adulto mayor	Valor del Contrato	3%
Tasa Pro-Deporte	Valor del Contrato	2,5%
Rete-ICA	Valor del Contrato	6*1000 al 11*1000* **Dependiendo de la Actividad económica indicada en la Factura**

Descuentos y retenciones sujetos a el** ACUERDO No. 16 de diciembre 31 de 2024, ESTATUTO TRIBUTARIO DEL MUNICIPIO DE COTA, ***"POR MEDIO DEL CUAL SE ACTUALIZA Y EXPIDE EL ESTATUTO DE RENTAS, LA NORMATIVIDAD SUSTANTIVA, EL PROCEDIMIENTO TRIBUTARIO Y EL RÉGIMEN SANCIONATORIO PARA EL MUNICIPIO DE COTA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

Nota: Los porcentajes enunciados pueden variar en cualquier momento y se aplicarán los que se encuentren vigentes al momento de realizar el pago.

****DE CONFORMIDAD CON LO ESTIPULADO EN EL PARÁGRAFO DEL ART. 8 DE LA LEY 1150 DE 2007, ADICIONADO POR EL ART. 6 DE LA LEY 1882 DE 2018, LA INFORMACIÓN REFERENTE A LAS DISPONIBILIDADES PRESUPUESTALES SE RELACIONARÁ A LA APERTURA DEL PRESENTE PROCESO DE SELECCIÓN.**

La presente contratación es favorable para la entidad, por cuanto se encuentra inmersa dentro de los principios de economía eficacia y eficiencia permitiendo alcanzar los objetivos trazados por el municipio; es así que, para fijar el valor de la remuneración para el servicio objeto del proceso de contratación a adelantar, se tuvo en cuenta el valor que concluyó estudio técnico y económico que hace parte del estudio del sector.

8. FUENTES DE CONSULTA DEL PRESENTE ESTUDIO

Las fuentes consultadas para obtener la información necesaria para el presente análisis, fueron:

9.1 ANALISIS DEL MERCADO

ENTORNO ECONOMICO

SECOP: **www.colombiacompra.gov.co**
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADISTICA – DANE: **www.dane.gov.co**
BANCO DE LA REPÚBLICA **www.banrep.gov.co/es**
lanotaeconomica.com.co+2elempaque.com+2eltiempo.com+2larepublica.co
https://www.larepublica.co

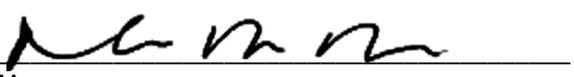
9.2 ESTUDIO DE LA DEMANDA

Las fuentes consultadas para obtener la información necesaria para el análisis de la Demanda fueron:
SECOP: **www.colombiacompra.gov.co**

9.3 ESTUDIO DE LA OFERTA

Las fuentes consultadas para obtener la información necesaria para el análisis del mercado fueron:

SECOP: **www.colombiacompra.gov.co**
Para proveedores que han trabajado con el estado suministrando el bien o servicio en estudio.

Proyecto: **Miguel Darío Duque** **Estructurador Financiero** **Secretaria General y de Gobierno**	 FIRMA
Aprobó: **Luz Angélica Hurtado Duarte** **Secretaria de Tránsito, Transporte y Movilidad**	 FIRMA