ACTA NRO.2

FECHA: 24 de abril de 2026

TEMA: JUNTA DIRECTIVA ORDINARIA

LUGAR: Sala de juntas Alcaldía de Pereira

HORA INICIO: 02:36 PM **HORA DE TERMINACIÓN:** 03:53 PM

ASISTENTES:
- MAURICIO SALAZAR PELÁEZ - ALCALDE
- MARCELA MOTTA MUÑOZ – SECRETARÍA PRIVADA
- CLAUDIA PATRICIA CARDENAS ORTIZ –AMCO
- EDWIN ALBERTO QUINTERO SANCHEZ –PLANEACIÓN.
- DIANA OSORIO BERNAL – INFRAESTRUCTURA
- JULIÁN BUITRAGO ARANGO – DIRECTOR IMP

INVITADOS:
- GUILLERMO FLETCHER VIVAS – SUBDIRECTOR DE MOVILIDAD
- ANDRÉS FELIPE RAMÍREZ CORREDOR – ASESOR IMP
- VIVIAN HERNÁNDEZ– MULTIASERVI CONSULTORES LTDA.
- JESÚS EFRÉN TRIVIÑO DIAZ- MULTIASERVI CONSULTORES LTDA.
- JULIANA CIRO MEJÍA – SECRETARIA EJECUTIVA

ORDEN DEL DÍA:

1. Llamado a lista y verificación del Quorum.

2. Lectura y aprobación del acta anterior.

3. Socialización de los resultados consultoría Contrato IMP-AO-2025 – MULTIASERVI CONSULTORES LTDA.

4. Concepto legal mecanismo jurídico proceso de modernización por parte de la subdirección jurídica del Instituto de Movilidad de Pereira.

5. Aprobación del proceso de modernización del Instituto de Movilidad de Pereira y de su correspondiente interventoría, de conformidad con los resultados presentados.

6. Proposiciones y varios

DESARROLLO

1. LLAMADO A LISTA Y VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM

El señor Alcalde Mauricio Salazar en calidad de presidente de la Junta Directiva concede la palabra al director del Instituto de Movilidad de Pereira para que realice el llamado a lista y verificación del Quórum. En este sentido, el señor Julián Buitrago informa al presidente que asisten cinco integrantes, los cuales cuentan con voz y voto, por consiguiente, hay quórum para deliberar y decidir. Los miembros asistentes son:

- ✓ MAURICIO SALAZAR PELÁEZ - ALCALDE
- ✓ MARCELA MOTTA MUÑOZ – SECRETARÍA PRIVADA
- ✓ CLAUDIA PATRICIA CARDENAS – AMCO
- ✓ EDWIN ALBERTO QUINTERO SÁNCHEZ– PLANEACIÓN
- ✓ DIANA OSORIO BERNAL – INFRAESTRUCTURA

LECTURA Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

El Dr. Mauricio Salazar, en calidad de presidente de la Junta Directiva da inicio a la junta ordinaria No. 2 del año 2026 para lo cual concede la palabra al director del Instituto de Movilidad de Pereira para que realice la lectura del orden del día. En este sentido, el Dr. Julián Buitrago procede a leer el orden del día como fue enviado en la respectiva citación.

En este sentido, el director del Instituto de Movilidad de Pereira propone modificar el orden del día, con el fin de incluir un 6 punto “Concesión para la prestación de servicios de elaboración, personalización, impresión y entrega de especies venales con el cumplimiento de los requisitos y características técnicas establecidas por el Ministerio de Transporte”. En concordancia, el orden del día propuesto quedaría de la siguiente manera:

ORDEN DEL DÍA:

1. Llamado a lista y verificación del Quorum

2. Lectura y aprobación del acta anterior.

3. Socialización de los resultados consultoría Contrato IMP-AO-2025 – MULTIASERVI CONSULTORES LTDA.

4. Concepto legal mecanismo jurídico proceso de modernización por parte de la subdirección jurídica del Instituto de Movilidad de Pereira.

5. Aprobación del proceso de modernización del Instituto de Movilidad de Pereira con base a los resultados presentados

6. Concesión para la prestación de servicios de elaboración, personalización, impresión y entrega de especies venales con el cumplimiento de los requisitos y características técnicas establecidas por el Ministerio de Transporte

7. Proposiciones y varios

El Dr. Mauricio Salazar procede a someter a consideración de los miembros de la Junta Directiva las modificaciones propuestas del orden del día, obteniendo los siguientes resultados:

MAURICIO SALAZAR PELÁEZ	APROBADO
MARCELA MOTTA MUÑOZ	APROBADO
CLAUDIA PATRICIA CARDENAS ORTIZ	APROBADO
EDWIN A. QUINTERO SÁNCHEZ	APROBADO
DIANA OSORIO BERNAL	APROBADO

2. LECTURA Y APROBACIÓN DEL ACTA ANTERIOR.

El Dr. Mauricio Salazar somete a consideración de los miembros de la Junta Directiva la aprobación del acta de la sesión anterior, la cual fue remitida previamente a los correos electrónicos el día 21 de abril de 2026, para su debida revisión, obteniéndose los siguientes resultados:

MAURICIO SALAZAR PELÁEZ	APROBADO
MARCELA MOTTA MUÑOZ	APROBADO
CLAUDIA PATRICIA CARDENAS ORTIZ	APROBADO
EDWIN A. QUINTERO SÁNCHEZ	APROBADO
DIANA OSORIO BERNAL	APROBADO

3. “SOCIALIZACIÓN DE LOS RESULTADOS CONSULTORÍA CONTRATO IMP-AO-2025 – MULTIASERVI CONSULTORES LTDA”.

JULIÁN BUITRAGO ARANGO-DIRECTOR GENERAL

El Director concede el uso de la palabra a la Dra. Vivian, quien procede con la presentación correspondiente.

VIVIAN HERNÁNDEZ – MULTIASERVI CONSULTORES LTDA

La Dra. Vivian Hernández, inicia su intervención agradeciendo la invitación y procede a realizar la socialización del estudio de consultoría, el cual corresponde a un diagnóstico integral que incluye componentes jurídico, técnico y financiero, así como un análisis general del Instituto de Movilidad de Pereira.

Primeramente, el diagnóstico integral buscó identificar cómo estaba la operación frente a lo que debería desarrollar el instituto, determinando brechas estructurales. Se definieron unos elementos necesarios y, para todo este proceso, se identificaron los procesos al interior del organismo de tránsito, como ejes de registro, movilidad, recursos y los programas a cargo del Instituto de Movilidad de Pereira.

En cuanto al análisis del sector de tránsito y transporte en Pereira, se realizó una evaluación de la situación actual en materia de seguridad vial, el rol institucional, dominio y provisión, entre otros. La aplicación de la modernización, mediante la cual el instituto adopta un enfoque de territorio inteligente para mejorar la seguridad vial y la movilidad, teniendo en cuenta cuatro ejes técnicos: eficiencia institucional, seguridad vial, movilidad y gobernanza digital.

Esta alineación estratégica contempla unas líneas de acción y unos resultados esperados, coherentes con el Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Departamental y el Plan Municipal. Asimismo, integra el enfoque metropolitano en movilidad sostenible y lidera la coordinación interinstitucional para el cumplimiento de metas, mediante planes de acción orientados a la reducción de víctimas y siniestros, el mayor cumplimiento normativo, la generación de espacios viales más claros y accesibles, el incremento de viajes sostenibles, así como el aumento de la competitividad, la innovación y la calidad de vida.

El instituto fue creado mediante el Acuerdo 137 y el Decreto 662. Su naturaleza jurídica corresponde a un establecimiento público del orden municipal, con personería jurídica y autonomía administrativa.

Tiene como rol institucional integrar la gestión de tránsito en aspectos de educación, gestión inteligente del tránsito y coordinación interinstitucional, con el fin de dar cumplimiento a su plan de municipal.

Los riesgos y debilidades encontrados fueron de carácter administrativo, tecnológico, operativo, financiero e infraestructural, lo que conlleva riesgos derivados de la insuficiencia tecnológica, la falta de capacidad operativa y una debilidad identificada a lo largo de todo el estudio, que afecta la continuidad y calidad en la prestación del servicio de tránsito a la ciudadanía.

En el estudio se identificaron, bajo los procesos de registro y trámite, así como en accidentalidad, un diagnóstico y acciones de mejora. De igual manera, en semaforización y señalización vial se realizó un levantamiento de cada uno de los procesos. En cuanto a comparenderas electrónicas, relacionadas con la movilidad, se evidenció la necesidad de su implementación, teniendo en cuenta que la ley proporciona esta herramienta para el control, la educación y la generación de cultura ciudadana, como lo son los sistemas automáticos.

Finalmente, se destacó como un punto crítico que el parque automotor del instituto que actualmente se encuentra en operación presenta condiciones de obsolescencia.

Se evidenció la necesidad de una renovación tecnológica institucional, debido a deficiencias en la plataforma de gestión interoperable con la que cuenta actualmente el instituto.

Dentro de las conclusiones, se estableció de manera clara que la modernización es una necesidad, contemplando la implementación de un modelo de operación externo especializado que garantice una presencia permanente, permitiendo que el instituto se enfoque en su misionalidad, orientada a velar por la vida de los ciudadanos. El análisis confirma la necesidad de una transformación integral del instituto, incluyendo el componente del parque automotor.

En el estudio jurídico, se desarrollaron los fundamentos normativos constitucionales y reglamentarios, con el fin de evaluar la viabilidad legal del proyecto y su marco institucional.

Se destacan los principios de eficiencia, economía y celeridad que orientan la gestión de tránsito en Pereira, así como otros principios como eficacia, publicidad y responsabilidad. Asimismo, se abordó el marco jurídico del sector tránsito, derivado de la Ley 80 y sus modificaciones, junto con la normativa expedida por el Gobierno Nacional y el Ministerio de Transporte.

En cuanto al marco contractual, se fundamenta en la Ley 80, la Ley 1150 y el Decreto 1082, que regulan los procesos de contratación. Finalmente, se consideró el marco de planeación territorial, basado en el Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Departamental de Risaralda y el Plan de Desarrollo Municipal, así como el proyecto de modernización previamente elaborado por el instituto, el cual fue validado como parte del estudio.

Las competencias del instituto como autoridad son indelegables, conforme a una regulación claramente establecida. Cualquier actividad que pueda ser desarrollada por un tercero corresponde únicamente a un apoyo a la gestión, existiendo además actividades específicas que la ley permite tercerizar.

En este sentido, se presentan los diferentes modelos contractuales que permiten al instituto ejecutar inversiones y procesos de contratación, tales como contratos de obra, prestación de servicios, asociaciones público-privadas (APP), sociedades de economía mixta o concesiones.

Posteriormente, se desarrolló el estudio técnico, en el cual se materializan las acciones de mejora mediante la definición de requisitos técnicos y tecnológicos. Este estudio constituye una hoja de ruta con criterios técnicos y fases operativas orientadas a lograr una presencia efectiva a nivel municipal.

Finalmente, el estudio financiero permitió establecer la viabilidad y sostenibilidad de las inversiones requeridas.

Luego de realizar las cotizaciones de precios de mercado, se concluyó que el alcance de las inversiones asciende a Treinta y un mil quinientos treinta y nueve mil ochocientos dieciocho mil treinta y cinco pesos colombianos ($31.539.818.035).

Dentro de estas inversiones se contemplan los sistemas automáticos y semiautomáticos otros medios tecnológicos (SAST) estimados en 5.000 millones de pesos, así como, la modernización del sistema semafórico, con una inversión cercana a 10.000 millones de pesos. Así mismo, se incluye la señalización vial, estimada en 5.700 millones de pesos, y la adquisición de hardware y software necesarios para la operación integral del sistema.

En cuanto a la renovación tecnológica del parque automotor, se proyecta la reposición del 100% de los vehículos actualmente en uso por el instituto estimada en 3.800 millones. Adicionalmente, se contemplan inversiones en capacitaciones y dotación personal de agentes de tránsito en unos 602 millones, campañas de medios en 316 millones, en comparenderas electrónicas en unos 185 millones.

Finalmente, al incluir el capital de trabajo requerido para garantizar la operación durante el primer año, el valor total de la inversión asciende a aproximadamente 34.200 millones de pesos.

MAURICIO SALAZAR PELÁEZ – ALCALDE

El Dr. Mauricio Salazar, pregunta: ¿A qué se debe el alto costo de la inversión en el proceso de semaforización?

VIVIAN HERNÁNDEZ – MULTIASERVI CONSULTORES LTDA

La Dra. Vivian Hernández, menciona que la inversión en semaforización obedece a la modernización integral del sistema, la cual incluye el cambio total de controladores, la implementación de nuevos cruces semafóricos y la instalación de una central semafórica que permitirá el monitoreo general del sistema.

Asimismo, se contempla la reposición de aquellos semáforos que presentan fallas o condiciones deficientes. Se destaca que la actualización de los controladores permitirá la integración y visualización de todos los semáforos desde un mismo sistema, optimizando su operación y control.

Resalta que uno de los aspectos más importantes es el cambio de los controladores, lo cual permitirá que todos los semáforos puedan ser monitoreados e interconectados. Actualmente existen más de 100 semáforos; sin embargo, con esta intervención se busca que todos puedan integrarse al sistema central.

Los equipos existentes no serán reemplazados en su totalidad, sino que serán repotenciados, lo que implica el cambio de controladores y la realización de mantenimiento para optimizar su funcionamiento.

MAURICIO SALAZAR PELÁEZ – ALCALDE

El Dr. Mauricio Salazar, menciona entonces que, con la implementación del sistema, será posible ajustar los tiempos semafóricos conforme al flujo vehicular.

VIVIAN HERNÁNDEZ – MULTIASERVI CONSULTORES LTDA

La Dra. Vivian Hernández, continúa señalando que un aspecto relevante de la inversión presentada es que todos los componentes semaforización, señalización, vehículos, comparenderas electrónicas y demás elementos hará parte del Instituto de Movilidad de Pereira al servicio del municipio de Pereira.

Precisa que los vehículos serán entregados para uso del instituto, al igual que las comparenderas electrónicas, la señalización y el sistema de semaforización. En este sentido, aclara que no se trata de bienes de uso temporal por parte de un concesionario, sino que la inversión queda de manera inmediata al servicio de la ciudad.

MAURICIO SALAZAR PELÁEZ – ALCALDE

El Dr. Mauricio Salazar pregunta: ¿Cuantos vehículos son en total?

VIVIAN HERNÁNDEZ – MULTIASERVI CONSULTORES LTDA

La Dra. Vivian Hernández, refiere que en total serán 91 motocicletas entre 250 y 115 cilindraje, 2 vehículos tipo camioneta, 2 automóviles, 1 camioneta con cabina necro móvil

equipada. Agrega además que, como aspecto positivo, se contempla la renovación periódica de estos activos cada cinco años, garantizando su actualización y reposición continua.

GUILLERMO FLETCHER VIVAS- SUBDIRECTOR DE MOVILIDAD

El Dr. Guillermo Fletcher, expone la necesidad de reemplazar el vehículo utilizado para necropsias, indicando que debe tratarse de una camioneta 4x4 con una capacidad mínima de 4.600 centímetros cúbicos, que permita soportar cargas superiores a dos toneladas y garantice la resistencia del chasis.

Asimismo, se señala que el vehículo actual presenta limitaciones operativas, obligando en ocasiones al personal a realizar esfuerzos adicionales en terreno, por lo cual se requiere un vehículo con mayor potencia y capacidad que permita desarrollar estas labores de manera adecuada.

MAURICIO SALAZAR PELÁEZ – ALCALDE

El Dr. Mauricio Salazar pregunta: ¿Todos los agentes contarían con comparenderas electrónicas?

VIVIAN HERNÁNDEZ – MULTIASERVI CONSULTORES LTDA

La Dra. Vivian Hernández, responde que se requieren 74 comparenderas adicionales para cubrir la totalidad de los agentes, teniendo en cuenta que el SIMIT ya realizó la entrega de una parte de estos equipos.

MAURICIO SALAZAR PELÁEZ – ALCALDE

El Dr. Mauricio Salazar pregunta: ¿Cuál sería el alcance de la señalética?

VIVIAN HERNÁNDEZ – MULTIASERVI CONSULTORES LTDA

La Dra. Vivian Hernández, refiere que se contempla el suministro e instalación de 1.350 señales verticales, 200 señales de tránsito doble tablero vertical, 800 unidades de reposición de tableros señal de tránsito vertical, 350 parales señal de tránsito. También se proyecta la aplicación de 30.000 m2 de demarcación horizontal.

Adicionalmente, se incluye una máquina de demarcación, plantillas, conos, escaleras, taladros, planta eléctrica, equipos de gasolina, pulidora eléctrica, equipos celulares, GPS y herramientas menores.

Toda esta inversión se encuentra estimada en 5.700 millones de pesos.

Este cálculo se realizó con base en un recorrido previo que se efectuó en su momento. Posteriormente, una vez se lleve a cabo el proceso y se cuente con la concesión, será necesario definir mediante actas operativas los puntos específicos donde se realizarán las intervenciones.

DIANA OSORIO BERNAL – SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA

La Dra. Diana Osorio, indica que es importante resaltar que, en el contexto actual de la rehabilitación vial, se hace necesario fortalecer la señalización tanto horizontal como vertical, dado que existen necesidades tanto en zonas urbanas como rurales.

En ese sentido, se considera pertinente evaluar la posibilidad de realizar un esfuerzo adicional para mejorar la concesión en materia de señalización. Por lo tanto, es importante que este aspecto sea tenido en cuenta, especialmente considerando el esfuerzo que viene adelantando el señor alcalde en el mantenimiento de la infraestructura vial.

VIVIAN HERNÁNDEZ – MULTIASERVI CONSULTORES LTDA

La Dra. Vivian Hernández, menciona que la propuesta incluye un inventario detallado de todas las señales, así como el levantamiento de la información recopilada durante el recorrido realizado sobre la red semafórica. Adicionalmente, se contemplan campañas y capacitaciones orientadas a la educación y sensibilización de la ciudadanía.

Continúa su intervención con la presentación, en cuanto al componente vehicular, se contempla la adquisición de 75 motocicletas de 250 cc, equipadas con aproximadamente 675 accesorios en total. Asimismo, se incluyen 15 motocicletas de 115 cc, con cerca de 120 accesorios entre todas y 1 motocicleta de 250 en color blanco para la escuela de conducción.

Adicionalmente, se proyecta la adquisición de dos camionetas doble cabina 4x4 con cilindraje de 3000 cc, una camioneta adicional con las mismas características y dos automóviles 4x2 con cilindraje de 1600 cc.

Lo que se busca evidenciar es la forma en que se operará toda la inversión previamente relacionada, a partir de la estimación de costos y gastos asociados directamente a cada uno de sus componentes.

Se contemplan, además, gastos administrativos, dado que el modelo incluye una bodega de gran capacidad destinada al almacenamiento del inventario, así como una oficina del instituto de movilidad de Pereira para la atención de usuarios dentro del proceso contravencional. Incluso, se ha considerado trasladar a este espacio la totalidad de la gestión contravencional, de manera que la sede actual quede destinada exclusivamente a los trámites de especies venales.

MAURICIO SALAZAR PELÁEZ – ALCALDE

El Dr. Mauricio Salazar pregunta, ¿Cómo seria las proyecciones del ingreso para el Instituto?

VIVIAN HERNÁNDEZ – MULTIASERVI CONSULTORES LTDA

La Dra. Vivian Hernández, responde que se contemplan dos fuentes de ingresos: una corresponde a los comparendos físicos, de los cuales la concesión obtendrá un porcentaje, dado que se está implementando una infraestructura de software y hardware, como son las comparenderas electrónicas.

La otra fuente proviene de los sistemas automáticos (SAST); donde a partir del segundo año de la concesión, el Instituto recibiría aproximadamente 5 mil 800 millones de pesos solo por concepto de SAST, hasta el año 20 donde a precios corrientes ascendería a 20 mil millones de pesos, llegando a un recaudo solo por SAST de $292 mil millones de pesos para la entidad.

JULIÁN BUITRAGO ARANGO-DIRECTOR GENERAL

Sobre este nuevo componente de SAST, se trata de un rubro que hoy no se tiene, el instituto comenzará a percibir ingresos asociados a este modelo a partir del año 2, ya que durante el año 1 se deben gestionar los permisos ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Hasta no contar con dichas autorizaciones, no es posible instalar los sistemas automáticos.

Durante este periodo, el instituto continuará recibiendo sus ingresos habituales. Es importante destacar que, actualmente, la principal fuente de ingresos no proviene de los comparendos, sino de los servicios, mientras que los comparendos representan aproximadamente el 29% del total de los ingresos.

MAURICIO SALAZAR PELÁEZ – ALCALDE

El señor alcalde Dr. Mauricio Salazar pregunta: ¿Qué incremento tendrían estos ingresos por concepto de comparendos?

JULIÁN BUITRAGO ARANGO-DIRECTOR GENERAL

Se estima que, solamente en el primer año, se generarían ingresos por aproximadamente 7.400 millones de pesos, lo que representaría un incremento entre el 25% y el 30% frente a los ingresos actuales.

MAURICIO SALAZAR PELÁEZ – ALCALDE

El Dr. Mauricio Salazar, pregunta ¿Cuál es el valor actual de los ingresos anuales?

ANDRÉS FELIPE RAMÍREZ - ASESOR IMP

El Dr. Andrés Ramírez, informa que, en el año 2025, el recaudo por concepto de multas asciende a aproximadamente 7.400 millones de pesos, correspondientes a comparendos; en ese sentido, la proyección planteada permitiría duplicar este valor.

JULIÁN BUITRAGO ARANGO-DIRECTOR GENERAL

El Dr. Julián Buitrago, continua su intervención, mencionando que lo más importante de este modelo es que no se está comprometiendo el ingreso actual del instituto; por el contrario, se trata de ingresos nuevos. Sobre estos ingresos adicionales es que se establece la distribución entre el concesionario y el instituto. Es importante precisar que las cifras presentadas corresponden únicamente a los ingresos del instituto, dado que actualmente no se cuenta con esta fuente asociada a fotomultas.

Adicionalmente, tanto los ingresos por fotomultas como por comparendos son de destinación específica, por lo que deben invertirse en los rubros definidos por la normatividad

MAURICIO SALAZAR PELÁEZ – ALCALDE

Pregunta: ¿Esto nos permitiría contratar más personal de movilidad?

JULIÁN BUITRAGO ARANGO-DIRECTOR GENERAL

El señor director menciona que efectivamente, se tiene contemplado, la contratación de nuevos agentes de tránsito, como también destinar un porcentaje al FES para el fortalecimiento de este.

MAURICIO SALAZAR PELÁEZ – ALCALDE

El Dr. Mauricio Salazar, menciona que el AMCO a propósito del acuerdo que se tiene con esta entidad, mediante el cual se le están transfiriendo recursos, señala que este esquema también serviría como base para dicho proceso. En ese sentido, se indica que estos ingresos adicionales permitirían incrementar significativamente los recursos del AMCO, por encima de los recibidos en el año.

JULIÁN BUITRAGO ARANGO-DIRECTOR GENERAL

El señor Director, refiere que efectivamente, también se sostuvo una reunión con el sindicato, debido a los rumores y preocupaciones existentes, ya que consideraban que este esquema podría debilitar o reducir plazas. Sin embargo, se precisó que, por el contrario, se contempla un incremento.

Se está realizando una simulación que incluye el aumento de 25 agentes y 3 inspectores. Esta información fue socializada con ellos y quedaron tranquilos, entendiendo que, en lugar de reducirse, la planta se va a reforzar. Asimismo, se abordó el tema del incremento salarial solicitado, dado que actualmente los salarios son inferiores a los de Dosquebradas. En este sentido, se aclaró que se han previsto únicamente 25 agentes, con el fin de ajustar adecuadamente la estructura de personal.

Entonces, en resumen, señor alcalde, con este nuevo ingreso, estamos proyectando destinar un % para el AMCO, la contratación de 25 agentes y 3 inspectores y el fortalecimiento de los planes de tránsito y movilidad, así como todas las acciones que nos permita la ley, con el fin de mejorar la movilidad.

A mediano plazo, se podría gestionar la planta para la edificación del Instituto. En ese sentido, no sería posible estructurarla por esta vía, pero lo que sí se puede hacer es que, a través de este esquema, se cuente con mayor inversión proveniente de las otras fuentes que tiene el Instituto, lo cual permitiría su destinación.

MAURICIO SALAZAR PELÁEZ – ALCALDE

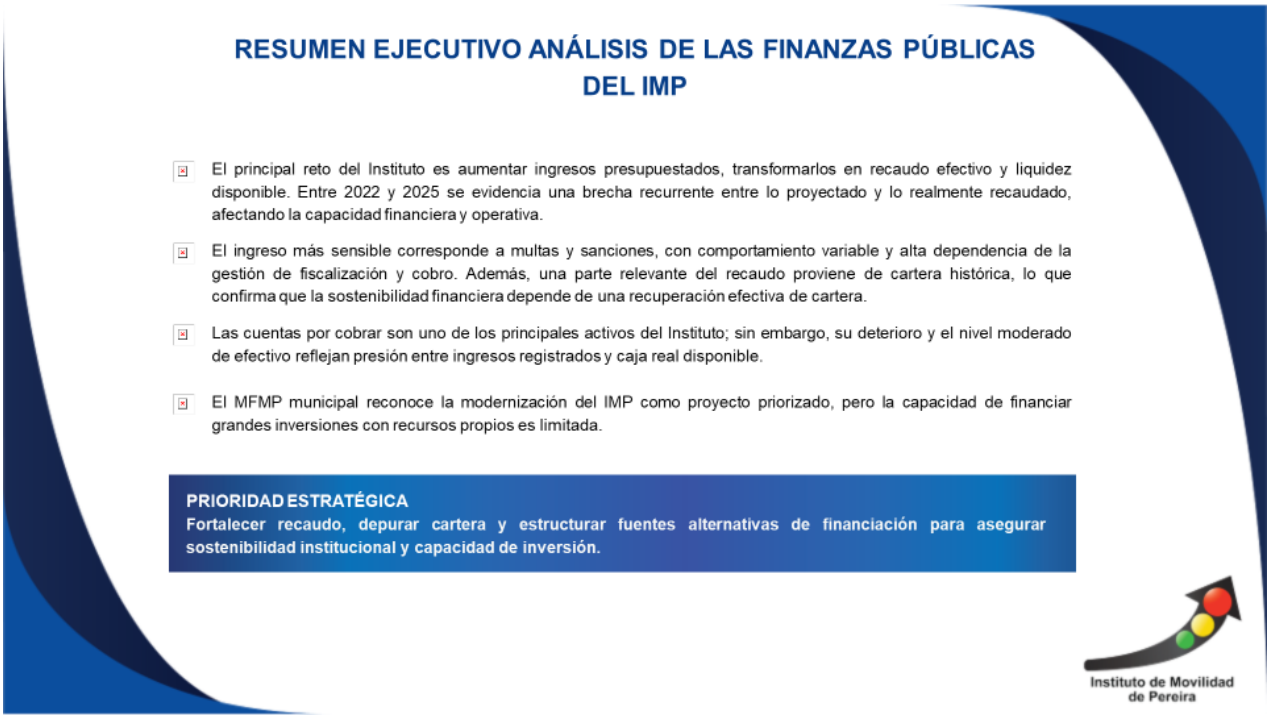
El señor alcalde, señala, además, esto le daría al Instituto una solidez financiera que le permitiría acceder a créditos, por ejemplo.

JULIÁN BUITRAGO ARANGO-DIRECTOR GENERAL

De hecho, alcalde, una de las principales justificaciones para implementar un sistema de concesión es que, como se verá más adelante, la calificación del Instituto no permite adquirir deuda. Actualmente, el Instituto no puede endeudarse.

VIVIAN HERNÁNDEZ – MULTIASERVI CONSULTORES LTDA

Continua su intervención, la Dra. Vivian Hernández, mencionando que la conclusión del presente estudio, realizado por la consultoría, sobre el presente proyecto de modernización, es financieramente viable. Asimismo, permite remunerar adecuadamente al concesionario y garantiza que el Instituto contará con recursos importantes.



La Dra. Vivian Hernández, refiere que el análisis se presenta para aprobación de la Junta, como parte del estudio integral que fue socializado con el señor alcalde y los supervisores del contrato. El concesionario deberá incluir en la orden de comparendo y en el aviso de

notificación la información de la CIA (Centro Integral de Atención) del Instituto, con el fin de que los infractores puedan acercarse a realizar el curso correspondiente. Incluso, se contempla que la CIA cuente con una sede en el lugar donde funcionará la oficina operativa y donde estarán los inspectores.

JULIÁN BUITRAGO ARANGO-DIRECTOR GENERAL

El señor director, indica que es importante señalar que ese ingreso de la CIA, aunque esté vinculado al concesionario, corresponde en su totalidad al Instituto.

MAURICIO SALAZAR PELÁEZ – ALCALDE

El Dr. Mauricio Salazar, pregunta: ¿Qué TIR (Tasa Interna de Retorno) tiene el concesionario?

VIVIAN HERNÁNDEZ – MULTIASERVI CONSULTORES LTDA

La Dra. Vivian Hernández, responde que la TIR del modelo financiero, quedó en el 20,85%

MAURICIO SALAZAR PELÁEZ – ALCALDE

¿Esa TIR, comparada con otros modelos de concesión a nivel nacional?

VIVIAN HERNÁNDEZ – MULTIASERVI CONSULTORES LTDA

La Dra. Vivian Hernández, señala que algunas estimaciones indican que la TIR es más baja frente a otros modelos, donde en algunos casos alcanza el 25%. Sin embargo, se precisa que, a medida que aumentan los comparendos, también se incrementan la operación y los costos operacionales.

En ese sentido, se estructuró el análisis bajo un esquema con varios escenarios, definiendo una TIR de carácter conservador. Esto con el fin de garantizar la viabilidad del proyecto y atraer a un inversionista que esté dispuesto a realizar una inversión significativa, asumiendo el riesgo asociado a la generación de ingresos y a la recuperación de su inversión, en un contexto de incertidumbre sobre el comportamiento de la operación.

Adicionalmente, señor alcalde, se contempla que, a nivel de depreciación, con los mismos recursos generados por este concepto, se realizará la renovación de los activos productivos. Es decir, existirá reinversión.

En este sentido, se prevé la renovación del parque cada cinco años, y para otros activos cada diez o quince años, dependiendo del plazo de amortización o depreciación de los activos.

GUILLERMO FLETCHER VIVAS- SUBDIRECTOR DE MOVILIDAD

El Dr. Guillermo Fletcher, indica que este punto es muy importante, ya que una de las principales quejas de los agentes y de la ciudadanía es el deterioro del parque automotor, el cual ha venido acumulándose durante cerca de veinte años. Actualmente, algunos vehículos tienen alrededor de doce años de uso, e incluso existen motos modelo 2008, lo cual evidencia un alto nivel de desgaste.

En ese sentido, con la implementación de este nuevo esquema, se garantizaría la renovación periódica del parque automotor cada cinco años, lo que evitaría la necesidad de realizar inversiones adicionales por este concepto. Esto permitiría generar ahorros significativos, al eliminar un costo oculto que actualmente asume la entidad, y se constituye en un valor agregado dentro del proceso de modernización.

VIVIAN HERNÁNDEZ – MULTIASERVI CONSULTORES LTDA

Precisa que el estudio realizado por la consultoría para la modernización del instituto de movilidad de Pereira a través de una Concesión, conlleva obligatoriamente a la celebración de un contrato de interventoría que permita ejercer el control y la vigilancia integral sobre la ejecución del concesionario, encuentra fundamento jurídico en el artículo 32 de la Ley 80 de 1993, que define los contratos de concesión y habilita a la entidad estatal para establecer mecanismos de supervisión durante su desarrollo; en el artículo 83 de la Ley 1474 de 2011, que dispone la obligatoriedad de contratar interventoría independiente en contratos cuya complejidad técnica, económica o contractual así lo requiera; y que dicha supervisión consiste en el seguimiento técnico, administrativo, financiero, contable, y jurídico que sobre el cumplimiento del objeto del contrato, y en el artículo 11 de la Ley 1150 de 2007, que refuerza el deber de las entidades públicas de asegurar el adecuado control contractual.

Esta Interventoría especializada, atendiendo la alta complejidad técnica del proyecto debe contar con un sistema de supervisión integral que verifique:

- Cumplimiento del objeto contractual;
- Indicadores y niveles de servicio;
- Calidad de bienes y servicios;
- Operación tecnológica;
- Correcta ejecución financiera;
- Cumplimiento de normas técnicas sectoriales;
- Recaudo, manejo de información y protección de datos.

El rol de la interventoría es indispensable para garantizar la legalidad, la transparencia, el cumplimiento contractual y la defensa del interés público.

El alcance de la interventoría requiere, por la complejidad de las operaciones a ejecutar, deberá contemplar componentes técnicos, operativos, financieros, jurídicos y tecnológicos para garantizar control integral sobre la eventual ejecución del esquema de concesión.

Por lo anterior, Se requiere contratar los servicios de interventoría al proyecto de concesión por parte del IMP cuyo costo debe ser del 7% sobre los ingresos recaudados mensualmente por el IMP. La función principal de la interventoría es la de vigilar y controlar el cumplimiento de las obligaciones que previamente se han pactado entre el IMP y la concesión, dentro del marco de la ley que la regula y obliga a contratarla.

La Dra. Vivian Hernández, le concede el uso de la palabra al Dr. Jesús Efrén Triviño, quien continúa con el análisis del Instituto, el cual constituye un componente relevante dentro de la evaluación financiera de la entidad.

JESÚS EFRÉN TRIVIÑO DIAZ – MULTIASERVI CONSULTORES LTDA

Inicia su intervención, realizando una revisión general de la situación financiera del Instituto, particularmente en lo relacionado con los ingresos por multas y sanciones.

Se precisa que la programación de ingresos se concentra principalmente en este concepto, asociado al recaudo efectivo. En ese sentido, se presenta la programación y su comportamiento. En este sentido, entre las cifras más representativas se encuentran:



SITUACIÓN FINANCIERA DEL IMP
PROGRAMACIÓN INGRESOS PERIODO 2021 - 2025

Concepto	2021	2022	2023	2024	2025
INGRESOS TOTALES	20.101.236.635	22.998.473.370	25.837.498.221	25.375.680.415	27.942.003.827
INGRESOS CORRIENTES	18.321.693.527	20.722.746.964	22.727.433.727	24.933.016.812	27.121.264.581
Ingresos Tributarios	977.769.611	995.848.666	1.162.663.207	1.128.949.195	1.325.803.217
Ingresos No Tributarios	17.343.923.916	19.726.898.298	21.564.770.520	23.804.067.617	25.795.461.364
Tasas y Derechos Administrativos	8.738.393.538	11.616.357.478	12.023.035.448	12.226.707.962	11.891.336.534
Multas y Sanciones	8.605.530.378	8.110.540.820	6.578.876.219	7.103.187.182	8.401.260.740
Venta de Bienes y Servicios	9.716.163.149	N/A	2.637.746.034	3.949.984.366	4.751.331.624
INGRESOS DE CAPITAL	1.779.543.108	2.275.726.406	3.110.064.494	442.663.603	820.739.246
Dividendos y Participaciones	154.126.487	154.126.487	283.886.094	217.155.000	270.000.000
Rendimientos Financieros	38.716.853	45.000.000	50.569.284	91.200.000	150.200.000
Recursos del Balance	1.586.697.768	1.564.000.535	2.355.581.702	74.008.603	300.339.246
Reintegros y Otros Recursos	1.000	512.598.384	419.727.414	60.000.000	100.000.000

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON DATOS SUMINISTRADOS POR EL IMP.

Instituto de Movilidad de Pereira

JULIÁN BUITRAGO ARANGO-DIRECTOR GENERAL

A su vez, el Dr Julián Buitrago, indica que esta situación fue la causa del déficit del año anterior, el cual los agentes atribuyen a la falta de retenes; no obstante, señala que ya se han identificado otras formas de realizar los controles.

JESÚS EFRÉN TRIVIÑO DIAZ – MULTIASERVI CONSULTORES LTDA

El Dr. Jesús Efrén Triviño, menciona que, en ese sentido, se observa una variación derivada del incumplimiento en la meta de ingresos, lo que ha generado un déficit aproximado de 1.540 millones de pesos solo por multas.

MAURICIO SALAZAR PELÁEZ – ALCALDE

En este sentido el señor Alcalde, señala que la implementación de retenes se ha convertido en un problema social, en el que ha sido frecuente la intervención de veedores, generando situaciones de conflicto. En ese sentido, se indica que esta problemática se mitigaría mediante el uso de cámaras, ya que este mecanismo reduce la interacción directa y, por tanto, las confrontaciones.

Asimismo, se menciona que anteriormente se presentaban dificultades en los controles realizados por los agentes, con situaciones de tensión entre las partes involucradas. Con la implementación de este esquema, se busca resolver dicha problemática y permitir que los agentes se enfoquen principalmente en labores de control y movilidad.

Finalmente, se precisa que, aunque los agentes podrán continuar realizando comparendos en casos puntuales, estos procedimientos se llevarían a cabo de manera individual y no mediante retenes, lo que disminuiría la intervención de veedores y los conflictos asociados.

JESÚS EFRÉN TRIVIÑO DIAZ – MULTIASERVI CONSULTORES LTDA

Continua su intervención el Dr. Jesús Efrén Triviño, mencionando que esta situación también se evidencia en el análisis de los estados financieros de los últimos cinco años. En ese sentido, se señala que para el año 2021 el comportamiento era razonable, considerando el contexto de la pandemia, manteniéndose relativamente estable durante dos vigencias.

Sin embargo, para el año 2024 se presenta un resultado deficitario en el ejercicio financiero, como consecuencia de la operación del Instituto. Para el año 2025, el resultado es apenas equilibrado, lo que refleja una situación financiera limitada.

En este contexto, se advierte que, de mantenerse esta tendencia, el Instituto podría entrar en una situación crítica, lo que sustenta la necesidad de adoptar medidas normativas y respalda la viabilidad del proceso de modernización, tal como lo concluye el estudio.

Asimismo, esta situación se refleja en los indicadores financieros observados durante los últimos cinco años.

SITUACIÓN FINANCIERA DEL IMP
REGISTROS DE RECAUDO EFECTIVO PERIODO 2021 - 2025

Concepto	2021	2022	2023	2024	2025
INGRESOS TOTALES	20,416,007,882	21,606,992,124	24,772,376,031	24,185,419,618	25,601,172,346
INGRESOS CORRIENTES	18,440,415,190	19,454,120,221	21,302,223,282	23,557,974,985	24,696,986,032
Ingresos Tributarios	890,698,294	891,152,159	950,731,837	1,049,778,040	1,201,993,629
Ingresos No Tributarios	17,549,716,896	18,562,968,062	20,351,491,445	22,508,196,945	23,494,992,403
Tasas y Derechos Administrativos	11,003,218,102	12,417,505,830	10,334,353,053	10,749,019,835	12,907,945,247
Multas y sanciones (consolidado)	6,546,498,794	6,145,462,232	6,889,861,892	8,139,190,028	6,860,549,663
Venta de Bienes y Servicios	11,893,916,396	N/A	3,131,276,500	3,619,987,082	3,095,031,320
INGRESOS DE CAPITAL	1,975,592,692	2,152,871,903	3,466,152,749	627,444,633	904,186,314
Dividendos y Participaciones	218,565,745	10,905,275	385,998,826	199,557,390	244,725,275
Rendimientos Financieros	81,383,828	85,665,077	188,627,527	107,851,145	142,790,286
Recursos del Balance	1,586,696,768	1,563,998,535	2,355,581,702	74,008,603	270,339,246
Reintegros y Otros Recursos	88,946,351	492,303,016	535,944,694	246,027,495	246,331,507

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON DATOS SUMINISTRADOS POR EL IMP.

Instituto de Movilidad de Pereira

Se señala que el componente de estructuración y la incorporación de los objetivos y metas en el Plan de Desarrollo constituyen el soporte jurídico del proceso, en la medida en que el proyecto se enmarca como una meta dentro de dicho instrumento. En ese sentido, se indica que este fue el origen para el desarrollo de la consultoría y del estudio, quedando plenamente articulado con el Plan de Desarrollo del municipio.

Adicionalmente, se menciona que existe un resultado del ejercicio evaluado por un experto, el cual advierte dificultades en términos de viabilidad y sostenibilidad financiera. Sobre este punto, se propone que el señor director realice la respectiva explicación y sustento técnico.

JULIÁN BUITRAGO ARANGO-DIRECTOR GENERAL

El Dr Julián Buitrago, expone que, al iniciar los estudios para la modernización del Instituto, se evaluaron diferentes alternativas. En primer lugar, se consideró la inversión directa; sin embargo, esta no es viable debido a que el Instituto no cuenta con los recursos necesarios. En segundo lugar, se analizó la posibilidad de una APP o un esquema de economía mixta, lo cual también se descartó, dado que requeriría aportes de recursos por parte del Instituto o del municipio, los cuales no están disponibles.

En consecuencia, se plantea la concesión como la alternativa más viable. Esto obedece, además, a que el Instituto no tiene capacidad crediticia. Según el informe de la calificadora

Value and Risk, la entidad cuenta con una calificación (BB –doble B) que la hace inviable para acceder a crédito, lo que implica que no tiene capacidad de pago ni posibilidad de endeudamiento.

Por lo tanto, cualquier proceso de modernización debe realizarse a través de un tercero que asuma el riesgo, realice la inversión —estimada en cerca de 34 mil millones de pesos, más los costos de operación (OPEX)— y garantice la ejecución del proyecto. Se reitera que el Instituto no tiene acceso a financiamiento, situación evidenciada incluso en intentos previos de crédito que no pudieron concretarse debido a su calificación.

Finalmente, se señala que este esquema permitiría fortalecer la operación, reducir riesgos asociados y optimizar la gestión. En particular, se destaca que la implementación de foto detección mediante sistemas automatizados contribuiría a disminuir riesgos de corrupción, al eliminar la discrecionalidad en la imposición de comparendos, y permitiría que los agentes se enfoquen en su función misional de mejorar la movilidad y el control del tránsito en la ciudad.

Se indica que el objetivo es fortalecer el Instituto mediante una estrategia financiera que le permita contar con una financiación más sólida, garantizar su continuidad y mantener su autonomía presupuestal en el tiempo, sin depender de los recursos del municipio.

Asimismo, se presenta la estructura requerida para la operación de la concesión. No obstante, se aclara que esta estructura no compromete los recursos del Instituto, ya que corresponde a inversiones y responsabilidades asumidas directamente por el concesionario, bajo su propio riesgo.

VIVIAN HERNÁNDEZ – MULTIASERVI CONSULTORES LTDA

La Dra. Vivian Hernández, señala que el personal requerido para operar la inversión estimada en 34 mil millones de pesos no se encuentra actualmente disponible en el Instituto. En ese sentido, indica que esta nómina tendría que ser vinculada por el instituto de Movilidad de Pereira (municipio) en caso de que se ejecutaran directamente las inversiones previamente descritas.

Cargo	*Factor dedicación*	*Cantidad*
Coordinadores	100%	8
General, operativo SAST, Señalización, Semaforización,		
Conductor	100%	6
Soporte Técnico	100%	3
Técnico electrónico	100%	3
Almacenista	100%	1
Técnico de laboratorio	100%	2
Técnico central semafórica	100%	2
Ingeniero electrónico	100%	1
Técnico	100%	2

Auxiliares prevalidación	100%	15
Asistente de archivo	100%	1
Auxiliares archivo	100%	5
Abogados sustanciadores	100%	10
Auxiliares atención al usuario	100%	5
Técnico soporte tecnológico	100%	2
Supervisor de señalización vial	100%	1
Técnico en señalización	100%	2
Auxiliares de señalización	100%	4
Inspector de tránsito	100%	2
Total Recurso Humano Requerido en la Operación		**75**

Asimismo, se presenta un resumen de antecedentes en el marco jurídico, destacando la fundamentación legal y la naturaleza del Instituto como establecimiento público, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente.

Se precisa que el Instituto de Movilidad fue creado mediante el Acuerdo 137 como un establecimiento público, y que el Acuerdo 05 de 2018 establece su carácter de entidad descentralizada del orden municipal, con personería jurídica y autonomía administrativa, aspecto que se resalta como fundamental.

En cuanto a la dirección y administración, se indica que la máxima autoridad es la Junta Directiva, la cual está conformada por el señor alcalde o su delegado, el secretario de infraestructura, el secretario de planeación, un delegado territorial del Ministerio de Transporte, el director del área metropolitana, un representante del alcalde y un representante de la academia con experiencia en desarrollo urbano, transporte y movilidad.

Respecto al marco estatutario, se menciona el Decreto 662, que establece las funciones del director general como ordenador del gasto, responsable de la gestión contractual y representante legal del Instituto, con facultad para celebrar contratos y convenios necesarios para el cumplimiento de sus fines.

Finalmente, se precisa que la Junta Directiva es el órgano de dirección y control superior de la entidad, con competencia para autorizar al director en la celebración de contratos de mayor cuantía. En este sentido, se concluye que la concesión, por su naturaleza y cuantía, requiere la aprobación previa de dicho órgano colegiado.

MAURICIO SALAZAR PELÁEZ – ALCALDE

El Dr. Mauricio Salazar, en su calidad de presidente de la Junta Directiva, consulta a los miembros si existe alguna inquietud frente a la exposición. Al no presentarse intervenciones, agradece la presentación realizada.

Posteriormente, da por finalizado el punto y solicita continuar con el siguiente punto del orden del día.

4. CONCEPTO LEGAL MECANISMO JURÍDICO PROCESO DE MODERNIZACIÓN POR PARTE DE LA SUBDIRECCIÓN JURÍDICA DEL INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA.

JULIÁN BUITRAGO ARANGO-DIRECTOR GENERAL

El señor director, indica que, una vez realizada la socialización de los resultados del estudio, corresponde definir la competencia y el procedimiento para la autorización del proceso, precisando que esta recae en la Junta Directiva y no requiere trámite ante el Concejo Municipal.

Se sustenta que el Instituto es un ente descentralizado del orden municipal, con autonomía administrativa, presupuestal y patrimonio independiente. De acuerdo con el Acuerdo 05 de 2018, en su artículo 12, se establece como función de la Junta Directiva autorizar los contratos de concesión que adelante el Instituto, así como aprobar el saneamiento contable y fiscal propuesto por el director general.

En consecuencia, la aprobación de este proceso no requiere vigencias futuras ni compromete el presupuesto del municipio, dado que el Instituto cuenta con independencia contable y presupuestal. Por lo tanto, la competencia para autorizar este proceso de modernización recae en la Junta Directiva.

Adicionalmente, se señala que existe respaldo jurisprudencial del Consejo de Estado que reconoce la autonomía de este tipo de entidades descentralizadas, incluso frente a controversias en las que se ha planteado la necesidad de intervención de los concejos municipales. En este sentido, se reafirma que no es necesario acudir al Concejo Municipal para la autorización del proceso.

Como conclusión jurídica, se establece que la celebración de contratos de concesión se encuentra plenamente regulada dentro del ámbito interno del Instituto, sin que exista exigencia normativa de autorización por parte del Concejo Municipal, ni compromiso de recursos del presupuesto municipal.

Finalmente, se mencionan como referentes experiencias similares de concesión en la ciudad, y se concluye que la Junta Directiva tiene plena competencia para autorizar el proceso de modernización del Instituto, el cual contempla una operación a 20 años, con inversiones cercanas a 34 mil millones de pesos, la cobertura de los costos operativos (OPEX) y la generación de recursos que permitirían fortalecer la planta de agentes, aumentar la inversión y mejorar la movilidad.

Se indica que el siguiente paso corresponde a estructurar la licitación y todo el proceso licitatorio, con el fin de identificar los proponentes interesados en participar en el proceso de modernización.

Se precisa que este tipo de esquemas ya ha sido implementado en otras ciudades, como Manizales, así como en Rionegro, considerado un caso exitoso por contar con una concesión integral de servicios. Igualmente, se mencionan experiencias en municipios como Envigado, Itagüí, Bello, Soacha, Funza, Chía, Barranquilla, Floridablanca y Manizales.

En este sentido, se señala que se realizó el estudio jurídico correspondiente para sustentar el proceso, reiterando que el Instituto no cuenta con la capacidad financiera ni crediticia para adelantarlo con recursos propios, por lo cual se requiere la participación de un tercero que asuma la modernización del Instituto.

5. APROBACIÓN DEL PROCESO DE MODERNIZACIÓN DEL INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA Y DE SU CORRESPONDIENTE INTERVENTORÍA, DE CONFORMIDAD CON LOS RESULTADOS PRESENTADOS.

MAURICIO SALAZAR PELÁEZ – ALCALDE

El Dr. Mauricio Salazar, como presidente de la junta directiva somete a consideración de los miembros de la Junta Directiva la autorización al Instituto de Movilidad para adelantar el proceso de licitación correspondiente a la concesión para la modernización del Instituto, según lo expuesto por la firma consultora y dando cumplimiento al numeral 13 del artículo 12 de los estatutos del Instituto de Movilidad de Pereira que hace referencia a que la junta directiva tiene como función “Autorizar los contratos de concesión que pretenda celebrar el Instituto como también, aprobar el saneamiento contable y fiscal que proponga el Director General” .

Le concede el uso de la palabra al Dr Edwin.

EDWIN ALBERTO QUINTERO SANCHEZ – SECRETARIO DE PLANEACIÓN

El Dr. Edwin Quintero, manifiesta que comparte el concepto jurídico presentado, especialmente en lo relacionado con la posibilidad de adelantar el procedimiento sin necesidad de acudir al Concejo Municipal. No obstante, considera importante que dicho concepto conste por escrito, emitido por la subdirectora jurídica de la entidad y, de ser el caso, por alguno de los asesores externos que han acompañado el proceso.

Asimismo, señala que este documento debe incorporarse formalmente al expediente y anexarse al acta correspondiente.

En segundo lugar, solicita que, una vez se apruebe el procedimiento, se deje constancia sobre si todo el proceso legal puede quedar en cabeza de la Subdirección Jurídica, y si

es procedente que esta dependencia lidere las etapas precontractual y contractual del proceso licitatorio.

MAURICIO SALAZAR PELÁEZ – ALCALDE

El Dr. Mauricio Salazar, menciona que la función de la Junta Directiva consiste en autorizar al director para adelantar los siguientes procesos de contratación:

1. El proceso de licitación cuyo objeto es **CONTRATAR, BAJO LA MODALIDAD DE CONCESIÓN, LA MODERNIZACIÓN DEL INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA, EN LA IMPLEMENTACIÓN, INSTALACIÓN, OPERACIÓN, ADMINISTRACIÓN, MANTENIMIENTO, REPOSICIÓN Y ACTUALIZACIÓN TECNOLÓGICA DE LOS COMPONENTES ESTRATÉGICOS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE PEREIRA A CARGO DEL INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA – IMP –, INCLUYENDO LA SEMAFORIZACIÓN, LA SEÑALIZACIÓN VIAL, RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DEL IMP, LAS COMPARENDERAS ELECTRÓNICAS, LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS Y SEMIAUTOMÁTICOS Y DEMÁS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES – SAST**., con un plazo de 20 años. No obstante, se precisa que el director deberá surtir dicho trámite conforme a lo establecido en la Ley 80 de 1993.

2. El proceso de concurso de méritos cuyo objeto es **CONTRATAR LA INTERVENTORÍA INTEGRAL TÉCNICA, FINANCIERA, JURÍDICA, ADMINISTRATIVA, OPERATIVA Y TECNOLÓGICA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN CUYO OBJETO ES LA MODERNIZACIÓN DEL INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA, EN LA IMPLEMENTACIÓN, INSTALACIÓN, OPERACIÓN, ADMINISTRACIÓN, MANTENIMIENTO, REPOSICIÓN Y ACTUALIZACIÓN TECNOLÓGICA DE LOS COMPONENTES ESTRATÉGICOS DEL SISTEMA DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE PEREIRA A CARGO DEL INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA – IMP –, INCLUYENDO LA SEMAFORIZACIÓN, LA SEÑALIZACIÓN VIAL, RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DEL IMP, LAS COMPARENDERAS ELECTRÓNICAS, LOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS Y SEMIAUTOMÁTICOS Y DEMÁS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES – SAST**, con un plazo estimado de 20 años. No obstante, se precisa que el director deberá surtir dicho trámite conforme a lo establecido en la Ley 80 de 1993 en concordancia con la Ley 1150 de 2007.

El presidente anuncia el cierre de la discusión y somete a aprobación de la Junta la autorización propuesta. Al no presentarse objeciones, declara que ha sido aprobada:

NOMBRE Y APELLIDOS	VOTACIÓN
MAURICIO SALAZAR PELÁEZ	APROBADO
MARCELA MOTTA MUÑOZ	APROBADO
CLAUDIA PATRICIA CARDENAS ORTIZ	APROBADO

EDWIN A. QUINTERO SÁNCHEZ	APROBADO
DIANA OSORIO BERNAL	APROBADO

6. CONCESIÓN PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE ELABORACIÓN, PERSONALIZACIÓN, IMPRESIÓN Y ENTREGA DE ESPECIES VENALES CON EL CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS Y CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS ESTABLECIDAS POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE

JULIÁN BUITRAGO ARANGO-DIRECTOR GENERAL

El señor director indica que este corresponde a un proceso diferente al tratado anteriormente. Este corresponde a uno de los servicios que presta el Instituto, relacionado con matrículas y licencias. Se indica que se dará paso a la intervención del Dr. Guillermo Fletcher, quien expondrá la situación presentada, particularmente la discontinuidad en la prestación del servicio, y explicará la importancia de que este sea asumido por un operador a largo plazo, con el fin de garantizar continuidad y calidad en su prestación.

GUILLERMO FLETCHER VIVAS- SUBDIRECTOR DE MOVILIDAD

El Dr. Guillermo Fletcher, menciona que se pone a consideración la concesión para la prestación de servicios de elaboración, personalización, impresión y entrega de especies venales, conforme a los requisitos y características técnicas establecidas por el Ministerio de Transporte. A continuación, presenta un contexto histórico sobre la gestión de este servicio en el Instituto, indicando que ha existido una alta recurrencia de procesos licitatorios de corta duración entre tres y cinco años, e incluso de menor plazo, así como contratos con múltiples adiciones, lo que ha generado desgaste administrativo y afectaciones financieras para la entidad.

Proceso |	141-2018	222-2024	132-2025
Objeto	EL INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA CONCEDENTE OTORGA A UN PARTICULAR AUTORIZADO POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE CONCESIONARIO, LA PRESTACION DEL SERVICIO PUBLICO DE IMPRESION DE LICENCIAS DE CONDUCCION, LICENCIAS DE TRANSITO DE VEHICULOS, TARJETAS DE REGISTRO Y ELABORACION DE LAS PLACASDE CARROS, MOTOCICLETAS, MOTOCARROS, REMOLQUES, SEMIREMOLQUE, MAQUINARIA AGRICOLA E INDUSTRIAL CON EL CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS Y CARACTERISTICAS TECNICAS ESTABLECIDAS POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE EN LAS FICHASTECNICAS ADOPTADAS MEDIANTE RESOLUCION 1940 DE 2009, LA RESOLUCION 3260 DE 2009,4906 DE 2009, RESOLUCION N 1307 DEL 2009, RESOLUCION 000623 DE 2013, 1044 DE 2013 Y FICHA TECNICA MT-001 QUE SE REQUIERAN EN LA PRESTACION DE SERVICIOS DEL INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA	PRESTACIÓN DE SERVICIOS PARA LA ELABORACIÓN, PERSONALIZACIÓN, IMPRESIÓN Y ENTREGA DE ESPECIES VENALES CORRESPONDIENTES A LICENCIAS DE CONDUCCION, LICENCIAS DE TRÁNSITO DE VEHICULOS, TARJETAS DE REGISTRO; Y ENTREGA DE PLACAS DE CARROS, MOTOCICLETAS, MOTOCARROS, REMOLQUES, SEMIREMOLQUE, MAQUINARIA AGRICOLA E INDUSTRIAL CON EL CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS Y CARACTERISTICAS TECNICAS ESTABLECIDAS POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE	PRESTACIÓN DE SERVICIOS PARA LA ELABORACIÓN, PERSONALIZACIÓN, IMPRESIÓN Y ENTREGA DE ESPECIES VENALES CORRESPONDIENTES A LICENCIAS DE CONDUCCION, LICENCIAS DE TRÁNSITO DE VEHICULOS, TARJETAS DE REGISTRO; Y ENTREGA DE PLACAS DE CARROS, MOTOCICLETAS, MOTOCARROS, REMOLQUES, SEMIREMOLQUE, MAQUINARIA AGRICOLA E INDUSTRIAL CON EL CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS Y CARACTERISTICAS TECNICAS ESTABLECIDAS POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE
Empresa	SERVICIOS INTEGRALES ID SYSTEM S.A.S.	INVERSION COMERCIAL Y SERVICIOS S.A.S.	INVERSION COMERCIAL Y SERVICIOS S.A.S.
Contrato No.	05-2019	286-2024	132-2025
Tipo contrato	Concesión	Prestación de servicios	Prestación de servicios
Fecha	Enero 8 de 2019	11 de mayo de 2024	20 de mayo 2025

Asimismo, menciona que en el contrato No. 05 de 2019, con una duración de tres años, el porcentaje de participación para el Instituto fue del 22%, lo cual considera desfavorable para la entidad. En ese sentido, resalta la necesidad de replantear el modelo.

Igualmente, señala que esta situación no es exclusiva del Instituto, sino que se ha presentado en otros contextos a nivel nacional, donde algunas entidades han optado por concesiones de mayor plazo, como en Santa Rosa (15 años) y La Virginia (10 años), lo que evidencia la necesidad de adoptar esquemas más eficientes.

Finalmente, indica que, a partir del año 2025, la actual administración ha mejorado las condiciones del proceso, logrando incrementar la participación del Instituto al 40,5%, fortaleciendo así los ingresos y la sostenibilidad del servicio.

MAURICIO SALAZAR PELÁEZ – ALCALDE

EL Dr. Mauricio Salazar, indica que el Instituto de Movilidad lleva aproximadamente 20 años operando este servicio mediante un modelo de concesión con terceros. No obstante, se precisa que los plazos contractuales han sido variables entre 3, 5 y 6 años, lo que ha generado inconsistencias y desgaste administrativo. Se menciona que, en administraciones anteriores, el porcentaje de participación para el Instituto era el 22% Posteriormente, se ajustaron las condiciones contractuales, incrementando este porcentaje al 40,5%; sin embargo, se continuó con contratos de corta duración, lo cual ha mantenido las dificultades operativas.

En ese sentido, se señala que la estructuración de una concesión a largo plazo permitiría mayores beneficios para la entidad, no solo en términos de incremento en los ingresos, sino también en la estabilidad y mejora en la prestación del servicio.

GUILLERMO FLETCHER VIVAS- SUBDIRECTOR DE MOVILIDAD

El Dr. Guillermo Fletcher, solicita que los documentos presentados sean incorporados como parte integral del acta, en calidad de soporte del proceso.

Posteriormente, se expone un cuadro comparativo entre la situación actual y el escenario proyectado con la concesión, destacando las mejoras esperadas.



CUADRO COMPARATIVO

Aspecto	Modelo Actual	Modelo Propuesto (Concesión)	Beneficio del Modelo Propuesto
Estructura contractual	Contratos cortos (2–6 años), múltiples procesos	Concesión a 15 años	Estabilidad, continuidad y menor desgaste administrativo
Alcance del servicio	Limitado (principalmente impresión)	Integral (RUNT, matrículas, turnero, digitalización)	Mayor cobertura y control del proceso completo
Capacidad operativa	~4 personas	10+ en sede + 8 remotos	Mayor capacidad, eliminación de congestión
Atención al usuario	Con citas (2–3 días de espera)	Atención inmediata	Mejora en experiencia y oportunidad del servicio
Eficiencia operativa	Baja, con cuellos de botella	Alta, flujo continuo	Reducción de tiempos y aumento de productividad
Gestión documental	Archivo físico, búsqueda lenta	Digitalización total	Acceso inmediato, trazabilidad y seguridad
Tecnología	Limitada y a cargo del municipio	Moderna y a cargo del contratista	Reducción de costos e inversión pública
Papelería e insumos	Asumidos por el municipio	Asumidos por el contratista	Disminución de costos operativos
Modelo financiero	Limitado por baja eficiencia	Basado en mayor volumen de trámites	Incremento en ingresos municipales
Ingresos municipales	Estables pero restringidos	Aumento por mayor demanda y eficiencia	Mayor recaudo sin afectar estructura
Riesgos de corrupción	Altos (intermediación, citas)	Reducidos (agilidad y control)	Mayor transparencia
Riesgos laborales	Demandas por mala estructuración	Traslado de operación al contratista	Reducción de contingencias jurídicas
Carga administrativa	Alta para el municipio	Reducida	Enfoque en control y supervisión
Experiencia del usuario	Lenta y burocrática	Ágil, inmediata y transparente	Mayor satisfacción ciudadana

Instituto de Movilidad de Pereira

En cuanto al alcance del servicio, se indica que actualmente es limitado, enfocado principalmente en la impresión. Además, se evidencian problemáticas en la asignación de turnos para trámites como placas y licencias, con demoras de hasta tres días y prácticas irregulares en su gestión. Respecto a la capacidad operativa, se menciona que actualmente se cuenta con cuatro personas, y se propone ampliar a diez en sede y ocho de manera remota, con el fin de mejorar la atención y reducir la congestión en los servicios.

MAURICIO SALAZAR PELÁEZ – ALCALDE

El Dr. Mauricio Salazar, señala que actualmente las tareas relacionadas con este servicio están a cargo, en parte, del personal administrativo del Instituto. En ese sentido, se propone que el concesionario asuma una mayor responsabilidad operativa, pasando de cuatro personas como ocurre en el modelo actual a un total de dieciocho.

Con ello, el Instituto dejaría de destinar catorce funcionarios a estas actividades, lo que representaría un ahorro y permitiría reasignar dicho personal a otras funciones. Este modelo busca aumentar la capacidad y eficiencia en la prestación del servicio, generando beneficios operativos para la entidad.

Adicionalmente, el señor alcalde, resalta la importancia de lo mencionado previamente, indicando que actualmente el operador cuenta con cuatro personas vinculadas mediante contrato laboral, mientras que el Instituto dispone de catorce, en su mayoría contratistas. En ese sentido, se identifican dos problemáticas: por un lado, las condiciones en que se

ejecutan algunos contratos de prestación de servicios podrían generar riesgos asociados a una eventual configuración de un contrato realidad; y, por otro, la disponibilidad limitada de algunos contratistas incide en la continuidad y la calidad de la prestación del servicio.

Frente a esto, el modelo propuesto establece que las dieciocho personas requeridas serán asumidas directamente por el concesionario mediante contratos laborales, lo que garantizará su disponibilidad permanente para la prestación del servicio. Adicionalmente, esto no representará un costo para el Instituto ni generará riesgos jurídicos asociados a posibles reclamaciones laborales.

JULIÁN BUITRAGO ARANGO-DIRECTOR GENERAL

El señor director destaca que el concesionario contará con personal especializado, lo que mejora la eficiencia del servicio. En contraste, la alta rotación de contratistas en el Instituto genera pérdida de conocimiento y tiempos de espera prolongados por la curva de aprendizaje.

GUILLERMO FLETCHER VIVAS- SUBDIRECTOR DE MOVILIDAD

El Dr. Guillermo Fletcher, señala que el modelo de concesión de especies venales no solo mejoraría la prestación del servicio, sino también los ingresos del Instituto.

Asimismo, se indica que la situación actual genera afectaciones tanto a la entidad como a los usuarios, debido a ineficiencias en la atención y a la pérdida de trámites hacia otros municipios, como La Virginia, que concentra una proporción significativa de la emisión de especies venales pese a su menor tamaño.

En ese sentido, se resalta la necesidad de implementar un modelo de modernización a largo plazo que garantice continuidad, personal especializado y eficiencia en el servicio, evitando la alta rotación de contratistas, los riesgos jurídicos por contratos realidad y las interrupciones en la atención al público.

JULIÁN BUITRAGO ARANGO-DIRECTOR GENERAL

El Dr. Julián Buitrago, menciona que la definición de una concesión a 15 años responde a la necesidad de contar con proponentes que tengan economías de escala y una capacidad instalada adecuada. En ese sentido, se indica que los interesados deben contar con infraestructura tecnológica, software y hardware suficientes, así como experiencia en la prestación de este tipo de servicios, lo que garantiza eficiencia y calidad. Esto evita la participación de operadores sin capacidad técnica o sin la experiencia necesaria para asumir adecuadamente el servicio.

MAURICIO SALAZAR PELÁEZ – ALCALDE

El Dr. Mauricio Salazar indica que, en el nuevo modelo, la tecnología y los insumos estarán a cargo del concesionario, como parte de las mejoras orientadas a generar mayores beneficios para el Instituto. Se resalta que el principal ajuste del modelo es la ampliación del plazo contractual, lo que mejora las condiciones financieras, reduce el desgaste administrativo y da mayor estabilidad a la operación.

GUILLERMO FLETCHER VIVAS- SUBDIRECTOR DE MOVILIDAD

El modelo propuesto no solo corrige las ineficiencias actuales, sino que transforma la operación de la organización de tránsito en un sistema moderno, sostenible y financieramente más rentable, sin afectar los ingresos ni la administración del municipio.

EDWIN QUINTERO SANCHEZ- SECRETARIO DE PLANEACIÓN

El Dr. Edwin Quintero, pregunta: Con las personas nuevas que se vinculen, ¿se habilitaría la misma sede de movilidad o se contemplaría un espacio adicional, considerando la posibilidad de prestar el servicio en otra zona de la ciudad, como Cuba, u otro sector?

MAURICIO SALAZAR PELÁEZ – ALCALDE

El Dr. Mauricio Salazar, indica que lo planteado por Edwin es válido, en el sentido de que las condiciones del servicio pueden ser definidas por la entidad. En ese marco, se señala la posibilidad de exigir puntos de atención adicionales al punto central ubicado en el Instituto.

Asimismo, se menciona que estos puntos podrían articularse con la primera concesión autorizada, con el fin de unificar y fortalecer la prestación del servicio.

El presidente somete a aprobación de la Junta el punto **No.6: CONCESIÓN PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE ELABORACIÓN, PERSONALIZACIÓN, IMPRESIÓN Y ENTREGA DE ESPECIES VENALES CON EL CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS Y CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS ESTABLECIDAS POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE**, propuesto obteniendo los siguientes resultados:

NOMBRE Y APELLIDOS	VOTACIÓN
MAURICIO SALAZAR PELÁEZ	APROBADO
MARCELA MOTTA MUÑOZ	APROBADO
CLAUDIA PATRICIA CARDENAS ORTIZ	APROBADO
EDWIN A. QUINTERO SÁNCHEZ	APROBADO
DIANA OSORIO BERNAL	APROBADO

7. PROPOSICIONES Y VARIOS

CLAUDIA PATRICIA CÁRDENAS – AMCO

La Dra. Claudia Cárdenas consulta sobre el estado del proceso del estudio técnico del Fondo de Subvención.

JULIÁN BUITRAGO ARANGO-DIRECTOR GENERAL

El Director informa que el estudio técnico se encuentra en proceso y que se viene adelantando de manera progresiva. Señala que es necesario esperar la estabilización de los recursos para superar el déficit financiero de la vigencia anterior.

ANDRÉS FELIPE RAMÍREZ - ASESOR INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA

La idea es presentarlo a la junta directiva en el mes de mayo de 2026.

MAURICIO SALAZAR PELÁEZ – ALCALDE

El Dr. Mauricio Salazar, consulta a los miembros de la Junta Directiva si existe alguna otra proposición o comentario adicional.

El Señor Director y los demás miembros manifiestan no tener más proposiciones.

El Dr. Mauricio Salazar, presidente de la Junta Directiva, da por terminada la reunión siendo las 03:53 PM.

Se agradece la participación de todos los asistentes.

MAURICIO SALAZAR PELÁEZ
Alcalde
Presidenta Junta Directiva.

JULIÁN BUITRAGO ARANGO
Director Instituto de Movilidad de Pereira
Secretario Junta Directiva

FIRMAS
Se anexa listado de firmas de los asistentes.

Elaborada por: Juliana Ciro Mejía – secretaria ejecutiva.