OFICINA GESTORA	SUBDIRECCIÓN TECNICA
FECHA DE ELABORACIÓN	Octubre de 2026
RESPONSABLE TÉCNICO	CRISTIAN FELIPE MUÑOZ RANGEL
ALCANCE DE LA NECESIDAD	
DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD	El Artículo 2 de la Constitución Política de Colombia establece que las autoridades están instituidas para proteger a todas las personas residentes en el país, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares. En desarrollo de lo dispuesto en el Artículo 24 de la Carta Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y la comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y las personas con discapacidad, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público. De conformidad con el artículo 7 de la Ley 769 de 2002, "*Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vías públicas y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías*" La Dirección de Tránsito de Bucaramanga –DTB- es un establecimiento público del orden municipal, dotado de personería jurídica, autonomía administrativa y financiera, encargado de velar y controlar todo lo relacionado con el tránsito dentro de su territorio, velar por el cumplimiento de las disposiciones legales sobre la materia y ejercer las funciones de conformidad con el Código Nacional de Tránsito y las demás que le asigne la ley, los derechos reglamentarios, las ordenanzas, y los acuerdos municipales. La DTB fue creada para organizar, ordenar y controlar todo lo relacionado con el tránsito dentro del territorio de su jurisdicción y velar por el cumplimiento de las disposiciones legales sobre la materia. Es así como se observa que el objeto de la entidad se enmarca en los servicios públicos de seguridad o protección que el Estado debe brindar a todos los ciudadanos y habitantes del territorio, permitiendo a través de esta entidad descentralizada el orden público y la convivencia ciudadana como producto de su gestión. El inciso 2° del parágrafo 3° del Artículo 6° de la Ley 769 de 2002, preceptúa que: "....*Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código*". Que el Artículo 119° de la Ley 769 de 2002, estable lo referente a la Jurisdicción y facultades. "Sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos". Uno de los objetivos centrales de la regulación del tránsito terrestre está ligado a la "protección del uso común del espacio público" por lo

	que la jurisprudencia constitucional ha señalado que su destinación al uso común "incluye la garantía de acceso al mismo para toda la población" se refuerza la especial relevancia que tiene la protección del espacio público como un derecho colectivo en el Estado Social de derecho. Por lo tanto, es un deber de las autoridades velar por el respeto y protección de la integridad del espacio público. El estacionamiento de vehículos sobre la vía pública es una de las variables que más afectan la movilidad del municipio. De la misma manera es necesario recuperar el espacio público, devolviéndoles a los conductores y peatones la posibilidad de su uso y disfrute, conllevando a que el Municipio de Bucaramanga, adopte medidas de intervención y planificación a través de la implementación, también teniendo en cuenta la cantidad diaria de solicitudes por parte de la ciudadanía por el mal parqueo de algunos conductores del municipio. Surge así la necesidad de recuperar el espacio público, cuyo fin es devolverles a los peatones la posibilidad de su uso y disfrute, conllevando a que el Municipio de Bucaramanga, adopte medidas de intervención y planificación a través de la implementación de medidas necesaria para cumplir con dicho fin. Que la ley 769 de 2002 establece en su Artículo 127. Del retiro de vehículos mal estacionados. La autoridad de tránsito podrá bloquear o retirar con grúa o cualquier otro medio idóneo los vehículos que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas, o bloqueando alguna vía pública o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo; si este último se encuentra en el sitio, únicamente habrá lugar a la imposición del comparendo y a la orden de movilizar el vehículo. En el evento en que haya lugar al retiro del vehículo, éste será conducido a un parqueadero autorizado y los costos de la grúa y el parqueadero correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, incluyendo la sanción pertinente. Frente a la utilización de cepos para la inmovilización del vehículo, el Consejo de Estado, Sección Primera, consejera Ponente Martha Sofía Sanz, el 24 de septiembre de 2009, reiteró que: *"(..)La Sala considera que ni la utilización de cepos en las llantas de los vehículos, ni la inmovilización de los mismos, así como el retiro de los automotores con grúa a un parqueadero autorizado por la Secretaría de Tránsito y Transporte o a patios de la entidad, constituyen tipo de sanción alguna, sino que se trata de simples medidas policivas de carácter transitorio, que no sólo guardan entre sí una estrecha relación de causalidad, sino que están contempladas expresa o tácitamente en el Decreto 1344 de 1970 como consecuencia de la infracción de sus disposiciones. En efecto, el artículo 230 del indicado ordenamiento señala que la inmovilización consiste en suspender el tránsito de un vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público, para ser conducido a patios oficiales, talleres o parqueaderos por infringir las normas de tránsito, "...hasta cuando se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que se subsane en el sitio donde se detectó la infracción". Para la Sala es claro que si dicha norma faculta a las autoridades de tránsito para inmovilizar un vehículo por infracción a las normas de tránsito, la utilización de bloqueadores denominados cepos, es un simple medio o mecanismo para efectivizar la medida y en manera alguna una sanción, pues, ésta será impuesta como consecuencia de la infracción cometida...". (Consejo de Estado, Sección Primera, sentencia del 9 de julio de 1998, expediente. 3940; C.P. Dr. Libardo Rodríguez)*

	En conformidad con lo anterior, la Corte Constitucional por medio de la sentencia C-361 de 2016, MP Luis Ernesto Vargas, estableció que: "(...) la medida complementaria y correctiva de bloqueo o traslado del vehículo contemplada en las disposiciones contenidas en el articulo 127 del CNT es razonable bajo cada uno de los supuestos analizados. Se trata de una disposición que impone una restricción a un derecho (libertad de locomoción y disposición del vehículo), en favor de un fin constitucionalmente relevante (la protección de la integridad del espacio público —art. 82 C.N. --), a través de un medio que no está prohibido y es adecuado ("bloqueo o retiro de vehículos por cualquier otro medio") y es efectivamente conducente para lograr el fin buscado. Finalmente, la Sala evidencia que la norma analizada no hace otra cosa que desarrollar de manera armónica dos postulados constitucionales de la máxima importancia: la libertad de locomoción y la protección de la integridad del espacio público". En virtud de la normatividad y jurisprudencia mencionada, la autoridad de tránsito puede, por medio de cepos, bloquear vehículos estacionados irregularmente en zonas prohibidas. Teniendo en cuenta lo anterior y la necesidad de una mejor movilidad en el municipio, la DTB ha buscado contar con alternativas de control y seguimiento con el fin de disminuir el impacto de comportamientos negativos de los ciudadanos en cuanto a la ocupación irregular del espacio público y las vías en los diferentes corredores y al mismo tiempo garantizar el flujo seguro y constante de actores vulnerables como peatones y ciclistas. Siendo uno de los principales problemas que aqueja actualmente al municipio el alto tiempo promedio de desplazamiento de los ciudadanos en el día a día. Adicionalmente, las más recientes estadísticas de las autoridades evidenciaron un notable incremento en el parque automotor en el Área Metropolitana. Según dichos datos, los cuatro municipios conurbados suman un total de 879.810 vehículos matriculados, de los cuales, 240.246 pertenecen a Bucaramanga. En cuanto a la distribución según el tipo de vehículo, este parque automotor está conformado de la siguiente forma, motos 62 %, automóviles 20 %, camionetas 8 %, y camperos 2 %, aproximadamente. De manera tal, que el uso en vía de diferentes figuras operativas de orientación, asistencia, acompañamiento y seguimiento a los usuarios de las vías respecto al cumplimiento de las normas, el acatamiento a las diferentes medidas y dispositivos instalados en el municipio, sumado al buen comportamiento ciudadano motivado, Acompañado o vigilado en terreno hace que la movilidad resulte ser más o menos eficiente. Por tal motivo, se hace indispensable contar con figuras en terreno que han demostrado por experiencias anteriores ser altamente eficaces, pues ayudan a mejorar las condiciones generales de movilidad del municipio, puesto que permiten persuadir al usuario de la vía del posible riesgo al que están expuestos diariamente y que contribuyen ayudando a comunicar para que interioricen y se incentiven cambios en los comportamientos negativos. Que desde vigencias y gobiernos anteriores distintos gremios y actores sociales han venido discutiendo y analizando alternativas que contribuyan a la seguridad, movilidad, inclusión y aporte positivo al medio ambiente de Bucaramanga. Razón por la cual, se hace necesario adquirir bloqueadores tipo cepo de vehículos para poder implantar las medidas de control de parqueo en el espacio público vial, y así cumplir con los objetivos de la DTB, en el sentido de la recuperación del espacio público y de la disminución de la congestión vial.

OBJETO	**ADQUISICIÓN DE BLOQUEADORES VEHICULARES TIPO CEPO DE INSTALACIÓN SOBRE RUEDA CON BLOQUEADOR TIPO VENTOSA PARA EL BLOQUEO DE VEHÍCULOS UBICADOS EN ZONAS CON RESTRICCIÓN DE ESTACIONAMIENTO, PARA APOYAR LAS LABORES DE CONTROL Y VIGILANCIA A LA DIRECCION DE TRÁNSITO DE BUCARAMANGA EN EL MARCO DEL PROYECTO "ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS, EQUIPOS Y HERRAMIENTAS PARA EL PERSONAL OPERATIVO DE LA DIRECCIÓN DE TRÁNSITO EN BUCARAMANGA"**
TIPO DE CONTRATO	Marque con una x según el tipo de contrato estimado a ejecutar: Compraventa: ____X__ Suministro a través de monto agotable o tipo bolsa: Obra: _____ Interventoria: _____ Consultoria: _____ Servicios: _____ Comodato: _____ Arrendamiento: _____ Concesión: _____ Otro: _____
FICHA TÉCNICA **O** **ALCANCE DEL CONTRATO**	Asimismo, el requerimiento técnico se integra formalmente como soporte documental en formato PDF. Lo anterior surge como resultado directo de las necesidades identificadas por la Dirección de Tránsito de Bucaramanga para la **adquisición de bloqueadores vehiculares tipo cepo de instalación sobre rueda con bloqueador tipo ventosa para el bloqueo de vehículos ubicados en zonas con restricción de estacionamiento**, con el fin de apoyar las labores de control y vigilancia del cuerpo de Agentes de Tránsito en el marco del proyecto *"Adquisición de vehículos, equipos y herramientas para el personal operativo de la Dirección de Tránsito en Bucaramanga"*.
REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ADICIONALES	N/A
OBLIGACIONES ESPECIFICAS	1. Entregar, dentro de los cinco (5) días calendario siguientes a la suscripción del acta de inicio, un cronograma detallado en el que se discriminen las fechas de entrega de los elementos, el cual debe ser aprobado por la supervisión del contrato. 2. Presentar el certificado de fabricación de cada uno de los bloqueadores tipo cepo, incluyendo el manual de operación y cuidados del dispositivo en castellano y el catálogo del producto en castellano o, en su defecto, una traducción simple al castellano, garantizando que se cumple con las especificaciones técnicas establecidas en el anexo de especificaciones técnicas. 3. Entregar las unidades marcadas en láser con la sigla «DTB-consecutivo». 4. Suministrar una garantía de fábrica y de calidad por el término de veinticuatro (24) meses, contados a partir del acta de recibo a satisfacción. En caso de reparación o reemplazo de elementos, los tiempos serán los establecidos conforme a los artículos 8 y 9 del Decreto 735 de 2013, compilado en el Decreto 1074 de 2015.

	5. Entregar los elementos protegidos, empacados y comprometiéndose a reponer o reparar las pérdidas que ocurran antes de la correcta entrega. 6. Realizar mínimo una (1) capacitación, de mínimo cuatro (04) horas, sobre el funcionamiento, uso, mantenimiento de los bloqueadores tipo cepo para carro, en el sitio que disponga la DTB para brindar la adecuada instrucción a los funcionarios que disponga la DTB y garantizar la correcta operación de instalación y desinstalación. 7. Reemplazar o reparar cualquiera de los bloqueadores tipo cepo para vehículos en caso de que se presenten daños o averías por defecto de fabricación, por mala calidad de las materias primas utilizadas o por fallas en su sistema de funcionamiento, durante el término de la garantía (veinticuatro (24) meses contados a partir del acta de recibo a satisfacción de los bienes). 8. Mantener los precios establecidos en la oferta durante el tiempo de ejecución del contrato y sus prórrogas si las hay. 9. Contar con el equipo, recurso humano y toda la infraestructura necesaria para cumplir con el objeto y plazo de ejecución del contrato. 10. Garantizar la oportuna, eficaz y eficiente entrega de los elementos contratados y responder por su calidad, sin perjuicio de la respectiva garantía. 11. Cumplir el color de los CEPOS de conformidad con lo establecido en la Norma Técnica Colombiana NTC-1461: *Higiene y Seguridad. Colores y Señales de Seguridad* (numeral 5.1 Colores de Seguridad), así como en el *Manual de Señalización Vial* (numeral 2.3.2.2), los cuales indican que el color amarillo hace referencia a precaución, prevención y riesgo de peligro. 12. Cumplir con la ficha técnica del respectivo CEPO, además de las demás obligaciones contenidas en el artículo 5° de la Ley 80 de 1993 y todas aquellas emanadas de la naturaleza y esencia del contrato, de acuerdo con las normas legales vigentes, la propuesta presentada y los estudios previos.	
PLAZO	**DOS (2) MESES**	
VALOR Y FORMA DE PAGO	**CUATROCIENTOS DOS MILLONES CIENTO CINCUENTA Y CINCO MIL SETECIENTOS CUARENTA PESOS MCTE ($ 402.155.740,00,00),** incluidos impuestos y costos directos e indirectos que se causen con la celebración, ejecución y liquidación del contrato. Este, se puede evidenciar en el **Anexo 2.1. Presupuesto oficial.** El valor del contrato se cancelará mediante pagos parciales, los cuales resultarán de la entrega efectiva de los elementos requeridos durante el periodo de cobro, conforme a su cantidad y al valor unitario ofertado por el contratista en su propuesta, hasta completar la entrega de las cantidades exactas establecidas en el proceso. Cada pago se realizará previa ejecución del objeto contractual a satisfacción de la entidad y de conformidad con la certificación de cumplimiento expedida por el Supervisor del contrato.	
DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL	La afectación presupuestal para la presente Contratación se solicitará por: **RUBRO: 2.3.2.02.01.004.202600000013794.1.2409011.4299991.201** **NOMBRE DEL RUBRO**: Artículos n.c.p. de ferretería y cerrajería	
TIPO DE IMPUTACION PRESUPUESTAL	**FUNCIONAMIENTO**	**INVERSIÓN: X**
ALCANCE AL PLAN DE DESARROLLO (Aplica solo para gastos de inversión)		

LINEA ESTRATEGICA	Territorio seguro que progresa.
PROGRAMA	SEGURIDAD DEL TRANSPORTE
META PLAN DE DESARROLLO	*Dotar a un organismo de transito con implementos para el control de transito*
SEPPI	*202600000013794*
RESPONSABLES	
FIRMA DE QUIEN ELABORÓ EL INFORME TÉCNICO	**CRISTIAN FELIPE MUÑOZ RANGEL** **SUBDIRECTOR TÉCNICO**