

 Alcaldía de MELGAR	PROCESO:	GESTIÓN CONTRACTUAL
	NOMBRE DE FORMATO:	ANÁLISIS DEL SECTOR
	CÓDIGO:	FOR-GCO-038
	VERSIÓN:	01
	PÁGINA:	1 DE 44
	VIGENTE DESDE:	2025/01/16

ANÁLISIS DEL SECTOR	
ÁREA SOLICITANTE:	SECRETARÍA DE MOVILIDAD
RESPONSABLE:	JHON FREDY ORTIZ CEPEDA
OBJETO:	SELECCIONAR UN SOCIO ESTRATÉGICO PARA LA CONFORMACIÓN DE UNA SOCIEDAD DE ECONOMÍA MIXTA DEL ORDEN MUNICIPAL EN LA MODALIDAD DE SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADAS, VINCULADA A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE MELGAR, ORIENTADA AL FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN DE TRÁNSITO, LA MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y LA IMPLEMENTACIÓN DE SOLUCIONES TECNOLÓGICAS INTELIGENTES EN EL MUNICIPIO DE MELGAR
VALOR ECONÓMICO DE REFERENCIA:	CUATRO MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y CUATRO MILLONES NOVECIENTOS NOVENTA Y DOS MIL SEISCIENTOS ONCE PESOS M/CTE. (\$4.284.992.611).: Correspondiente del estudio de factibilidad y la estructuración económica y financiera de la SEM.
RUBRO Y CDP:	No aplica. El proceso se adelanta a cero pesos (\$0) y no genera erogación presupuestal a cargo de la entidad, por lo que no se requiere certificado de disponibilidad presupuestal (CDP) ni afectación de rubro presupuestal.
ALINEACIÓN PLAN DE DESARROLLO:	PLAN DE DESARROLLO: Melgar, Bienestar y Desarrollo para todos 2025 – 2027. LÍNEA ESTRATÉGICA: Melgar Se Mueve. PROGRAMA: Seguridad De Transporte. PRODUCTO: Servicio de control a la seguridad vial. PRODUCTO: Servicio de información de seguridad vial.
VIABILIZACION DEL PROYECTO:	HUMANIZACIÓN, SERVICIO Y FORTALECIMIENTO DE LA MOVILIDAD DE MELGAR, vigencia 2026-2027 (BPIN 202600000010046).
PLAN ANUAL DE ADQUISICIONES:	En atención a lo establecido en la normativa vigente, esta contratación se encuentra incluida en el Plan Anual de Adquisiciones.
La Secretaría de Movilidad proceder a realizar el análisis del sector y los estudios previos en atención a lo establecido en a la normativa vigente.	

1. INTRODUCCIÓN
Para justificar la creación de una entidad descentralizada del orden municipal, en este caso bajo la forma de Sociedad de Economía Mixta (SEM). es demostrar con sustento técnico, jurídico, administrativo, financiero e institucional, la necesidad, la conveniencia, la proporcionalidad y la viabilidad de constituir la Sociedad de Tránsito y Movilidad de Melgar S.E.M., orientada al fortalecimiento integral de la gestión del tránsito, la movilidad, la seguridad vial, la transformación digital, la gestión tecnológica, el apoyo administrativo y la operación de soluciones inteligentes en el territorio. La seguridad vial constituye hoy uno de los principales retos de política pública en Colombia y en el ámbito territorial, por su incidencia directa en la protección de la vida, la salud pública, la movilidad urbana, el desarrollo económico y la sostenibilidad de los territorios. La Organización Mundial de la Salud ha reconocido la siniestralidad vial como un problema de salud pública y desarrollo sostenible, y los Estados han adoptado modelos integrales fundamentados en el Enfoque de Sistema Seguro y en la estrategia Visión Cero, cuyo principio rector establece que ninguna muerte en las vías resulta aceptable. En respuesta a esta problemática, el Gobierno Nacional, a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022–2031, que establece lineamientos estratégicos enfocados en la gestión de velocidades seguras, el fortalecimiento institucional, el control efectivo del tránsito, el uso de tecnologías inteligentes y la protección de los actores viales más vulnerables. Estas directrices imponen a las entidades territoriales el reto de modernizar sus organismos de tránsito mediante modelos innovadores, sostenibles y articulados, cuando corresponda, con el sector privado especializado. El Municipio de Melgar no es ajeno a estas dinámicas. Por el contrario, su condición de destino turístico estratégico del centro del país, su vocación asociada al concepto de “Mar de Piscinas” y su ubicación sobre corredores de alta circulación particularmente la influencia de la Ruta Nacional 40 y la conexión Bogotá–Girardot–Tolima, generan una presión constante sobre la infraestructura vial urbana, incrementan el flujo vehicular intermunicipal y elevan los niveles de exposición al riesgo vial, especialmente en temporadas vacacionales, fines de semana y puentes festivos.

El crecimiento sostenido del parque automotor, la alta participación de motocicletas, la invasión del espacio público, el déficit de parqueaderos, la obsolescencia de la red semafórica, las limitaciones operativas del organismo de tránsito y la insuficiencia de herramientas tecnológicas de control y monitoreo han evidenciado brechas estructurales en la gestión institucional del tránsito en el municipio. Estas condiciones se reflejan en dificultades para ejercer un control efectivo, hacer seguimiento oportuno a los procesos contravencionales, garantizar la trazabilidad de la información y sostener la capacidad de gestión administrativa de la autoridad de tránsito.

La problemática de Melgar no debe abordarse, por tanto, desde una perspectiva exclusivamente operativa o sancionatoria, sino como un fenómeno complejo, estructural, territorial, turístico, tecnológico e institucional, que exige soluciones integrales, articuladas y sostenibles, capaces de incidir tanto en la prevención de siniestros como en la transformación estructural del sistema de movilidad. Bajo esta perspectiva, la movilidad se convierte en un eje estratégico para el desarrollo territorial, la competitividad turística, la modernización institucional y la transformación digital del municipio.

Se desarrolla de manera integral la conveniencia, la necesidad administrativa y la viabilidad jurídica, técnica, administrativa, financiera y de sostenibilidad institucional de la creación de la Sociedad de Economía Mixta, en el marco del Acuerdo 008 aprobado por el Honorable Concejo Municipal de Melgar, en el cual autorizo al alcalde Municipal para realizar la constitución de la entidad, en los términos del numeral 6 del artículo 313 de la Constitución Política y la Ley 489 de 1998.

El Plan Nacional de Seguridad Vial 2022–2031, liderado por la ANSV, constituye el principal instrumento de política pública en materia de movilidad segura en Colombia y adopta expresamente el Enfoque de Sistema Seguro, según el cual los errores humanos son inevitables, pero las muertes y lesiones graves son prevenibles si el entorno institucional, normativo, tecnológico y físico está diseñado para minimizar riesgos. El Plan estructura su intervención en áreas estratégicas complementarias: velocidades seguras, vehículos seguros, infraestructura vial segura, comportamientos seguros, cumplimiento de normas de tránsito, atención integral a víctimas, gestión del conocimiento y gobernanza.

Estas áreas demandan que los municipios cuenten con organismos de tránsito capaces de planear, ejecutar, vigilar, monitorear y evaluar políticas de movilidad segura con apoyo de herramientas tecnológicas y modelos de gestión modernos. La instalación de SAST, la semaforización inteligente, los centros de control y la analítica de movilidad se inscriben plenamente dentro de esta política pública nacional, no como iniciativas marginales sino como desarrollos consistentes con el marco estratégico colombiano.

La iniciativa se articula con el Plan de Desarrollo Municipal de Melgar adoptado mediante el Acuerdo 020 de 2025, denominado **"Melgar, Bienestar y Desarrollo para Todos 2025-2027"**. Entre los objetivos estratégicos adoptados en dicho Acuerdo se incluyen, de manera expresa, “elaborar estrategias, planes y programas que garanticen la movilidad en el área urbana y rural del municipio de Melgar” y “gestionar los recursos para el financiamiento de las obras de infraestructura para la conservación y mantenimiento de la red vial urbana y rural”, así como el fortalecimiento de las acciones de gobierno orientadas a la convivencia y la seguridad ciudadana y el avance en ciencia, tecnología e innovación.

Figura 1. Eje estratégico «Melgar se mueve» del Plan de Desarrollo Municipal y sus estrategias, incluida la 3.3.5 “Mejorando la movilidad para Melgar”.



Fuente: Plan de Desarrollo Municipal «Melgar, Tierra de Oportunidades 2026–2027 (Acuerdo 20 de 2025).

Igualmente, la iniciativa se articula con el Plan Local de Seguridad Vial (PLSV) de Melgar 2026–2031, adoptado mediante Decreto 018 de 2026, cuyo Documento Técnico de Soporte establece que el municipio en coherencia con la Organización Mundial de la Salud (OMS), que resalta cómo las condiciones de vida inciden en la exposición al riesgo, Melgar asume el plan como parte de su compromiso con la reducción sostenida de muertes y lesiones graves en las vías. El PLSV se formula en alineación con el PNSV 2022–2031, adoptando el Enfoque de Sistema Seguro (ESS) y la Visión Cero (VC), bajo la premisa de que ninguna muerte en el tránsito es aceptable. Para el municipio, significa avanzar hacia una reducción de la tasa anual de víctimas fatales por siniestros viales, que hoy es de 22 muertes por cada 100 mil habitantes, y de esta manera contribuir a la meta nacional de reducir en un 50% la mortalidad vial al 2031. (ANSV (2025). ONSV Histórico de Víctimas para el Municipio de Melgar – Tolima)

Es importante resaltar que la ANSV en el marco de la Intervención a municipios focalizo al municipio de Melgar para elaboración, actualización y construcción del Plan Local de Seguridad Vial mediante el convenio celebrado con la Universidad UPTC en el cual se recomendaron aspectos relevantes referente a la velocidad.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1. Fortalecer lineamientos y capacidades técnicas para la definición de límites de velocidad adecuados en la entidad territorial.				
1	Falta de actualización y definición de límites de velocidad en corredores y zonas críticas	Ejecutar un estudio para determinar posibles redefiniciones en los límites de velocidad de determinados sectores críticos, de acuerdo con la Metodología para establecer la velocidad límite en las vías adoptada por la ANSV.	Tener elaborado, validado y socializado el estudio técnico de límites de velocidad en al menos 3 tramos críticos del municipio.	Estudio técnico de límites de velocidad elaborado y socializado.
OBJETIVO ESPECÍFICO 2. Impulsar el cumplimiento de los límites de velocidad por parte de los conductores				
2	Insuficiente capacidad operativa de control y vigilancia	Realizar puestos de control fijos y móviles para ejercer acciones de vigilancia y control sobre la conducción de automotores con excesos de velocidad.	Realizar un mínimo de 12 operativos anuales de control de velocidad (1 por mes) en sectores identificados como de alto riesgo, con reporte estadístico y publicación de resultados.	Operativos de control de velocidad ejecutados.
OBJETIVO ESPECÍFICO 3. Promover la gestión de estrategias integrales para el cumplimiento de velocidades seguras en las vías del territorio.				
3	Débil educación y sensibilización vial dirigida a conductores	Desarrollar estrategias pedagógicas dirigidas a todos los conductores, sobre hábitos asociados a velocidades seguras, en sectores estratégicos del municipio, por medios digitales y canales institucionales.	Implementar 3 campañas pedagógicas anuales sobre conducción a velocidades seguras.	Campañas pedagógicas sobre conducción segura implementadas.
4	Escaso seguimiento a los Programas de Gestión de Velocidad de las empresas del sector transporte	Realizar seguimiento y acompañamiento a la implementación de Programas de Gestión de la Velocidad Segura dentro de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV)	Acompañar al 100 % de las empresas registradas en el municipio obligadas a implementar PESV, garantizando al menos 1 sesión anual de seguimiento y la consolidación de un informe público de cumplimiento de los Programas de gestión de Velocidades.	Empresas con PESV acompañadas y con seguimiento.
5	Falta de actualización y definición de límites de velocidad en corredores y zonas críticas	Implementar y ejecutar el Plan de Gestión de Velocidades del Municipio	Tener aprobado e implementado el Plan Municipal de Gestión de Velocidades.	Plan Municipal de Gestión de Velocidades aprobado e implementado.

Fuente: Plan Local de Seguridad Vial

El análisis del sector permite establecer el contexto del Proceso de Contratación, identificar algunos de los Riesgos y determinar los requisitos habilitantes. Por ello, se tiene en cuenta la guía para elaborar estudios del sector relativo al objeto del Proceso de Contratación y para su análisis, proferido por la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente presenta una (Versión G-EES-02 reemplaza la versión G-EES-01).

La información relacionada en el presente documento fue obtenida y verificada directamente por la secretaria de Movilidad de Municipal de Melgar y por otra parte se tuvieron como fuentes, las cifras y datos que aparecen publicados en el SECOP, entre otros; los cuales sirvieron de soporte al Municipio en la elaboración del Estudio del Sector para la contratación que se proyecta para el presente año.

La Secretaría de Movilidad de Melgar, como dependencia de la administración central municipal, debe orientar su gestión al fortalecimiento continuo de los servicios prestados a la ciudadanía y al cumplimiento eficiente, oportuno y transparente de sus funciones. En este marco, el artículo 4 del Decreto Ley 019 de 2012 compilado en el Decreto 1081 de 2015, establece el principio de celeridad y dispone que las entidades públicas deben incentivar el uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones, con el propósito de que los procesos administrativos se desarrollen con diligencia, dentro de los términos legales y sin dilaciones injustificadas.

Por su parte, el artículo 7 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 58 de la Ley 2197 de 2022, establece que las autoridades de tránsito deben velar por la seguridad de las personas y de los bienes en

 Alcaldía de MELGAR	PROCESO:	GESTIÓN CONTRACTUAL
	NOMBRE DE FORMATO:	ANÁLISIS DEL SECTOR
	CÓDIGO:	FOR-GCO-038
	VERSIÓN:	01
	PÁGINA:	4 DE 44
	VIGENTE DESDE:	2025/01/16

las vías públicas y privadas abiertas al público. Asimismo, determina que sus funciones son de carácter regulatorio y sancionatorio, y que sus actuaciones deben orientarse a la prevención y a la asistencia técnica y humana de los usuarios de las vías.

La misma disposición da la posibilidad a las autoridades de tránsito para delegar en entidades privadas determinadas actividades de apoyo, como el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y los demás trámites previstos en las disposiciones legales y reglamentarias. No obstante, la valoración de las pruebas y el ejercicio de las potestades propias de la autoridad de tránsito permanecen reservados a la entidad pública competente y, por tanto, no pueden trasladarse a particulares.

En este contexto, la Secretaría de Movilidad de Melgar requiere fortalecer integralmente su capacidad institucional, técnica, operativa y tecnológica, mediante la disponibilidad de personal especializado, equipos y plataformas tecnológicas, herramientas para la gestión de la información, elementos para el control operativo y soluciones inteligentes aplicables al tránsito, la movilidad y la seguridad vial. Este fortalecimiento deberá abarcar desde los procesos administrativos, documentales, de registro y archivo hasta las actividades técnicas, operativas, pedagógicas y de apoyo al control, con el fin de mejorar la calidad y oportunidad de los servicios prestados a la ciudadanía y contribuir a la consolidación de condiciones de movilidad más seguras y eficientes en el municipio.

De acuerdo con la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las actividades económicas – CIIU Rev. 4 A.C., adoptada por el DANE en Colombia, la actividad corresponde a:

- Sección O: Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria.
- División 84: Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria.
- Grupo 841: Administración del Estado y aplicación de la política económica y social de la comunidad.
- Clase 8412: Actividades ejecutivas de la administración pública.

- Sección J: Información y comunicaciones.
- División 62: Desarrollo de sistemas informáticos (planificación, análisis, diseño, programación, pruebas),
- consultoría informática y actividades relacionadas.
- Grupo 620: Desarrollo de sistemas informáticos (planificación, análisis, diseño, programación, pruebas), consultoría informática y actividades relacionadas.
- Clase 6202: Actividades de consultoría informática y actividades de administración de instalaciones informáticas

- Sección M: Actividades profesionales, científicas y técnicas
- División 71: Actividades de arquitectura e ingeniería; ensayos y análisis técnicos
- Grupo 711: Actividades de arquitectura e ingeniería y otras actividades conexas de consultoría técnica
- Clase 7112: Actividades de ingeniería y otras actividades conexas de consultoría técnica

- Sección N: Actividades de servicios administrativos y de apoyo
- División 82: Actividades administrativas y de apoyo de oficina y otras actividades de apoyo a las empresas
- Grupo 821 Actividades administrativas y de apoyo de oficina
- Clase 8211 Actividades combinadas de servicios administrativos de oficina

Esta clasificación permite enmarcar adecuadamente el objeto del proceso dentro de las actividades económicas formales del país, facilitando su análisis desde el enfoque de producción del PIB y garantizando la coherencia con las normas vigentes de contratación estatal.

El sector analizado en el presente estudio comprende todas las actividades económicas de un país relacionadas con la prestación de servicios a la sociedad, tales como el comercio, el transporte, la educación, el ocio, la salud, y otros servicios especializados. Por este motivo también se denomina sector servicios.

Desde la Secretaría de Movilidad se adelantó un diagnóstico técnico específico denominado “Estudio de conveniencia, necesidad administrativa, viabilidad técnica, jurídica, financiera y sostenibilidad institucional para la constitución de una sociedad de economía mixta orientada al fortalecimiento de la gestión de tránsito, la movilidad, la seguridad vial y la implementación de soluciones tecnológicas inteligentes en el municipio de Melgar”. Este estudio permitió evaluar la capacidad institucional, técnica y operativa del organismo de tránsito, analizar las condiciones de movilidad del municipio y revisar la prestación de los servicios a su cargo.

 Alcaldía de MELGAR	PROCESO:	GESTIÓN CONTRACTUAL
	NOMBRE DE FORMATO:	ANÁLISIS DEL SECTOR
	CÓDIGO:	FOR-GCO-038
	VERSIÓN:	01
	PÁGINA:	5 DE 44
	VIGENTE DESDE:	2025/01/16

A partir de sus resultados, se definió una hoja de ruta con acciones orientadas a fortalecer el funcionamiento de la Secretaría y garantizar el cumplimiento eficiente de sus competencias como autoridad de tránsito.

De conformidad con el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, se presenta este estudio de sector para desarrollar los lineamientos legales, comerciales, financieros, organizacionales, técnicos y de análisis de riesgos. Con el propósito de generar buenas prácticas que propendan por la promoción de la competencia en materia de contratación pública.

2. OBJETO CONTRACTUAL

SELECCIONAR UN SOCIO ESTRATÉGICO PARA LA CONFORMACIÓN DE UNA SOCIEDAD DE ECONOMÍA MIXTA DEL ORDEN MUNICIPAL EN LA MODALIDAD DE SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADAS, VINCULADA A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE MELGAR, ORIENTADA AL FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN DE TRÁNSITO, LA MOVILIDAD, SEGURIDAD VIAL Y LA IMPLEMENTACIÓN DE SOLUCIONES TECNOLÓGICAS INTELIGENTES EN EL MUNICIPIO DE MELGAR

3. ASPECTOS GENERALES

La Secretaria de Movilidad del Municipio de Melgar analiza los aspectos generales que orientan la movilidad y el desarrollo del mercado de servicios que son esenciales en el proceso de contratación, y en relación directa con el objeto contractual. De ello que identifica los siguientes aspectos:

a. Marco Económico

Sector económico:

La actividad económica está dividida en sectores económicos, esto con el fin de agrupar actividades productivas similares. Esta división permite un análisis más claro de la estructura económica y facilita la toma de decisiones en términos de políticas públicas, inversiones, y estrategias empresariales. Los sectores económicos son clasificados generalmente en tres grandes grupos, aunque también existen subdivisiones más específicas:

- **Sector Primario:** Este sector está relacionado con la explotación de recursos naturales y actividades productivas que no han sido procesadas. Es el sector que obtiene el producto de sus actividades directamente de la naturaleza, sin ningún proceso de transformación. Dentro de este sector se encuentran la agricultura, la ganadería, la silvicultura, la caza y la pesca. No se incluyen dentro de este sector a la minería y a la extracción de petróleo, las cuales se consideran parte del sector industrial.

El sector primario es el que inicia la cadena productiva, mediante la extracción u obtención de recursos a partir de la naturaleza: la materia prima. Dicha materia prima se obtiene interviniendo el medio ambiente y a menudo bajo estrictas reglas ecológicas u operativas que el Estado tiene la misión de supervisar, ya que el sector primario suele operar bajo la figura de la licitación estatal: un permiso legal para extraer un bien o un recurso

- **Sector Secundario:** Involucra la transformación de materias primas en productos manufacturados o en productos más elaborados. Comprende todas las actividades económicas de un país relacionadas con la transformación industrial de los alimentos y otros tipos de bienes o mercancías, los cuales se utilizan como base para la fabricación de nuevos productos. Se divide en dos subsectores: industrial extractivo e industrial de transformación:
 - Industrial extractivo: extracción minera y de petróleo.
 - Industrial de transformación: envasado de legumbres y frutas, embotellado de refrescos, fabricación de abonos y fertilizantes, vehículos, cementos, aparatos electrodomésticos, etc.

El sector secundario recibe la materia prima del sector primario y se ocupa de someterla a procedimientos especializados de transformación, obteniendo así productos elaborados listos para su consumo, o bien productos semielaborados que irán a su vez a otra industria del sector para formar parte de otros productos elaborados. Se trata del sector industrial por excelencia, el encargado de fabricar las cosas que consumimos.

- **Sector Terciario o de Servicios:** Este sector se refiere a las actividades que proporcionan servicios en lugar de productos tangibles. Incluye una amplia gama de actividades, es uno de los más importantes para la economía colombiana representa una gran parte del Producto Interno Bruto (PIB) del país. Este sector abarca una variedad de actividades, desde servicios financieros y bancarios hasta turismo, educación y salud; como:
 - **Comercio:** Venta de bienes y servicios.

• Transporte y logística: Movilización de personas, bienes e información. • Turismo: Actividades relacionadas con la oferta de servicios turísticos. • Educación, salud y bienestar: Servicios educativos, atención médica, cuidado personal. Servicios financieros y bancarios: Actividades de intermediación financiera, seguros, inversiones. • Tecnologías de la información y comunicación (TIC): Desarrollo software, telecomunicaciones, infraestructura tecnológica. Características: • Diversificación: El sector de servicios en Colombia es muy diverso e incluye actividades como ○ El Comercio (mayorista, minorista, franquicias) ○ Actividades financieras (banca, seguros, bolsa y otros mercados de valores) ○ Servicios personales, los más importantes de los cuales son los que se identifican con el estado de bienestar (especialmente educación, sanidad y atención a la dependencia - servicios públicos, se presten por el Estado o por la iniciativa privada), pero también otros (como las peluquerías) ○ Servicios a empresas de cualquier sector, como la gestión y administración de empresas (incluyendo el nivel ejecutivo), la publicidad y las consultorías y asesoramientos económico, jurídico, tecnológico, de inversiones, etc. ○ Función pública, administración pública, actividades de representación política y de servicios a la comunidad, como las actividades en torno a la seguridad y defensa (ejército, policía, protección civil, bomberos, etc.) y las actividades en torno a la justicia (jueces, abogados, notarios, etc.) ○ hotelería y las actividades en torno al turismo ○ Las actividades en torno al ocio, la cultura, el deporte y los espectáculos, que incluyen las llamadas industrias audiovisuales o de imagen y sonido (industria musical, industria cinematográfica y similares, como los videojuegos); la industria editorial se incluye, con las artes gráficas, entre los sectores industriales (es decir, en el sector secundario) ○ Transporte y comunicación (según se trasladen mercancías o información) ○ Medios de comunicación, especialmente los medios de comunicación de masas o sociales (periodismo escrito -prensa-, radio y televisión) ○ Telecomunicaciones, especialmente los medios personales (telefonía) ○ Otras aplicaciones de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC), especialmente la informática e Internet. • Tercerización de servicios: Colombia ha destacado como un bus de servicios de tercerización, con empresas extranjeras que externalizan funciones como atención al cliente, soporte técnico, ventas y contabilidad, aprovechando la mano de obra calificada y costos competitivos. • Turismo: Colombia ha visto un aumento en la llegada de turistas internacionales gracias a la promoción de su diversidad cultural y natural, lo que ha beneficiado al sector de servicios relacionados con el turismo, como hoteles, agencias de viajes y guías turísticos. • Servicios financieros: El país cuenta con un sector bancario y financiero robusto, que ha impulsado el acceso a servicios de crédito, seguros y productos financieros digitales. • Servicios educativos: El sector educativo también ha crecido significativamente, con universidades y centros de formación profesional ofreciendo programas de alta calidad, algunos de ellos reconocidos internacionalmente. Se debe tener en cuenta, que Colombia con el auge que ha presentado el sector de servicios, enfrenta una serie de desafíos, como son: • Calidad y cobertura: Aunque el sector ha crecido, sigue existiendo una disparidad en la calidad y cobertura de algunos servicios, especialmente en áreas rurales. • Competencia internacional: A pesar del éxito en la tercerización de servicios, Colombia enfrenta la competencia de otros países con costos más bajos o infraestructura más avanzada. Tanto el sector tecnológico como el sector de servicios en Colombia son pilares clave para el crecimiento económico y la creación de empleo. Ambos sectores están en plena expansión, impulsados por la digitalización, la innovación y el aumento de la competitividad internacional. Sin embargo, todavía enfrentan desafíos, como la brecha digital en las zonas rurales y la necesidad de mejorar la cobertura y calidad de algunos servicios. Las políticas públicas que promuevan la educación en tecnología, la inversión en infraestructura y la mejora en la competitividad son fundamentales para seguir impulsando estos sectores. Concluido el anterior análisis o estudio desde la perspectiva de la economía clásica, se advierte que el presente proceso contractual se ubica en sector terciario de la economía, en ese orden de ideas, lo que se

hará a continuación será hacer la revisión de los aspectos generales que resultan de importancia para el proceso de contratación para ello se acude a la fuente te información nacional con DANE, Banco de la República, Superintendencia de Sociedades de Colombia, ANDI, ANALDEX entre otras fuentes.

PRODUCTO INTERNO BRUTO –PIB-

Las cuentas nacionales trimestrales constituyen una síntesis de la información de coyuntura económica, mediante la cual se articulan los indicadores de estadísticas básicas en los principales agregados macroeconómicos. Para tal efecto, las cuentas trimestrales se soportan en los estándares internacionales de medición económica definidos por la Organización de Naciones Unidas y el Fondo Monetario Internacional.

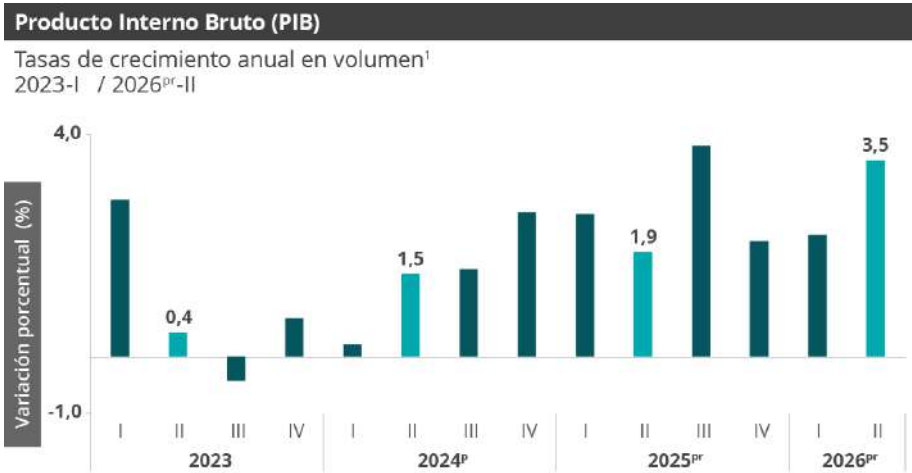
Este boletín técnico tiene como propósito presentar los principales cambios de corto plazo del Producto Interno Bruto (PIB). Estas cifras son utilizadas ampliamente por analistas, políticos, prensa, la comunidad empresarial y el público en general, para la toma de decisiones.

El documento consta de tres capítulos; el primero, contiene los resultados de las series encadenadas de volumen con año de referencia 2015 del PIB trimestral desde los enfoques de la producción y gasto, e incluye los resultados del valor agregado bruto.

El segundo, presenta el comportamiento del PIB a precios corrientes desde los enfoques de la producción y el gasto.

El tercero, contiene el detalle de las revisiones presentadas durante el año, frente a la publicación anterior. El Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) implementó con el cambio del año base de las cuentas nacionales al año 2015, una mejora en su política general de difusión de datos coyunturales, ofreciendo a los usuarios series originales y corregidas de efectos estacionales y de calendario.

La razón principal para este cambio es la implementación del calendario colombiano en sus prácticas habituales de ajuste estacional. Dado que el ajuste estacional es un proceso estadístico adicional a la compilación de las series originales, las recomendaciones internacionales sugieren fomentar la transparencia de dicho procedimiento por medio de documentación clara. El DANE ha diseñado un procedimiento estandarizado y conjuntamente publicará una descripción detallada de las especificaciones para cada una de las series. Para conocer la metodología y las especificaciones de los modelos para realizar el ajuste estacional se sugiere consultar el siguiente enlace: [DANE - Producto Interno Bruto \(PIB\) Información técnica](#)



PIB desde el enfoque de la producción

En el segundo trimestre de 2026^{pr}, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 3,5% respecto al mismo periodo de 2025^{pr}

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 10,0% (contribuye 1,7 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 2,2% (contribuye 0,5 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 9,5% (contribuye 0,4 puntos porcentuales a la variación anual).

Durante el primer semestre de 2026^{PR}, respecto al mismo periodo del año anterior, el Producto Interno Bruto presenta un crecimiento de 2,9%. 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 7,9% (contribuye 1,3 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 2,6% (contribuye 0,5 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 6,3% (contribuye 0,3 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 1,3%. Cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Construcción crece 6,4%.
- 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 4,0%.
- Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; Distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental crece 2,8%.

Tabla 1. Valor agregado por actividad económica
Tasas de crecimiento en volumen¹
Segundo trimestre 2026^{PR}

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2026 ^{PR} -II / 2025 ^{PR} -II	2026 ^{PR} / 2025 ^{PR}	2026 ^{PR} -II / 2026 ^{PR} -I
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	-2,1	-1,7	0,4
Explotación de minas y canteras	4,2	1,6	0,4
Industrias manufactureras	2,0	2,3	-0,4
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado ²	4,8	3,7	2,8
Construcción	2,2	-1,5	6,4
Comercio al por mayor y al por menor ³	2,2	2,6	0,3
Información y comunicaciones	-0,1	0,7	0,3
Actividades financieras y de seguros	4,3	3,6	1,9
Actividades inmobiliarias	2,1	2,1	0,5
Actividades profesionales, científicas y técnicas ⁴	2,6	2,5	0,8
Administración pública, defensa, educación y salud ⁵	10,0	7,9	2,3
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios ⁶	9,5	6,3	4,0
Valor agregado bruto	3,6	2,9	1,4
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	2,4	2,7	0,2
Producto Interno Bruto	3,5	2,9	1,3

Fuente: DANE, PIB_T

Fuente: [bol-PIB-Iltrim2026.pdf](#)

Comercio al por mayor y al por menor

En el segundo trimestre de 2026pr, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece 2,2% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2025pr. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos (ver tabla 7):

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 5,9%.
- Transporte y almacenamiento decrece 0,1%.
- Alojamiento y servicios de comida decrece 4,0%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece en 0,3%, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas crece 1,8%.
- Transporte y almacenamiento decrece 0,6%.
- Alojamiento y servicios de comida decrece 1,7%.

Tabla 7. Comercio al por mayor y al por menor¹
Tasas de crecimiento en volumen²
Segundo trimestre 2026^{pr}

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2026 ^{PR} -II / 2025 ^{PR} -II	2026 ^{PR} / 2025 ^{PR}	2026 ^{PR} -II / 2026 ^{PR} -I
Comercio al por mayor y al por menor ³	5,9	6,0	1,8
Transporte y almacenamiento	-0,1	0,3	-0,6
Alojamiento y servicios de comida	-4,0	-3,0	-1,7
Comercio al por mayor y al por menor ¹	2,2	2,6	0,3

Fuente: DANE, PIB_T

Fuente: [bol-PIB-Iltrim2026.pdf](#)

Información y comunicaciones

En el segundo trimestre de 2026pr, el valor agregado de información y comunicaciones decrece 0,1% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2025pr. Para la serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado crece en 0,3%, respecto al trimestre inmediatamente anterior (ver tabla 8).

Tabla 8. Información y comunicaciones
Tasas de crecimiento en volumen¹
Segundo trimestre 2026^{pr}

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2026 ^{pr} -II / 2025 ^{pr} -II	2026 ^{pr} / 2025 ^{pr}	2026 ^{pr} -II / 2026 ^{pr} -I
	Información y comunicaciones	-0,1	0,7

Fuente: DANE, PIB_T

Fuente: [bol-PIB-Iltrim2026.pdf](#)

Administración pública y defensa

En el segundo trimestre de 2026pr, el valor agregado de la administración pública y defensa, planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y de

servicios sociales crece 10,0% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2025pr. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos (ver tabla 12):

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria crece 15,1%.
- Educación crece 8,8%.
- Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,9%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de la administración pública y defensa, planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece en 2,3%, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria crece 4,8%.
- Educación crece 2,0%.
- Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 0,9%

Tabla 12. Administración pública y defensa¹
Tasas de crecimiento en volumen²
Segundo trimestre 2026^{pr}

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2026 ^{pr} -II / 2025 ^{pr} -II	2026 ^{pr} / 2025 ^{pr}	2026 ^{pr} -II / 2026 ^{pr} -I
Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria	15,1	11,6	4,8
Educación	8,8	7,0	2,0
Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales	4,9	4,3	0,9
Administración pública y defensa ¹	10,0	7,9	2,3

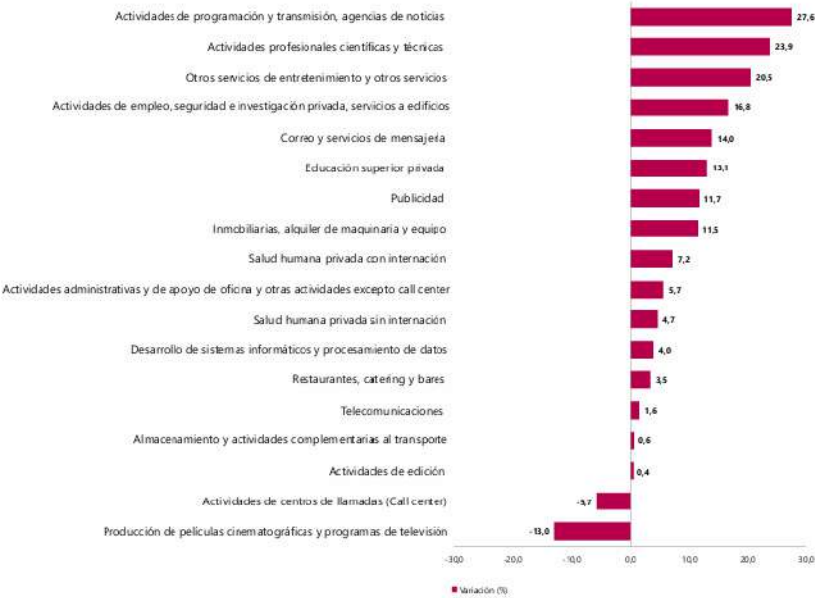
Fuente: DANE, PIB_T

Fuente: [bol-PIB-Iltrim2026.pdf](#)

Encuesta Mensual de Servicios (EMS)

La Encuesta Mensual de Servicios es una operación estadística por medio de la cual el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) obtiene la información de las variables principales del sector servicios para el análisis de su evolución en el corto plazo. En junio de 2026, dieciséis de los dieciocho subsectores de servicios presentaron variación positiva en los ingresos totales, en comparación con junio de 2025.

Gráfico 1. Variación anual de los ingresos nominales, según subsector de servicios
Total nacional
Junio (2026/2025)^p



Fuente: DANE, EMS.

Fuente: [boletín EMS junio 2026](#)

Variación anual de los ingresos nominales y contribución por tipo de ingresos, según subsector de servicios (junio 2026 / junio 2025)p

En junio de 2026, dieciséis de los dieciocho subsectores de servicios presentaron variación positiva en los ingresos totales, en comparación con junio de 2025.

Tabla 1. Variación anual de los ingresos y contribución por tipo de ingresos, según subsector de servicios
Total nacional
Junio (2026/2025)^p

Clasificación CIIU Rev. 4 A.C.			Ingresos nominales	Ingresos por servicios			Otros ingresos	
Sección	División	Descripción	Variación (%)	Contribución (PP)				
H	División 52	Almacenamiento y actividades complementarias al transporte	0,6	0,2	-0,0	0,5		
H	División 53	Correo y servicios de mensajería	14,0	15,5	0,0	-1,5		
I	División 56	Restaurantes, catering y bares	3,5	2,5	1,1	-0,1		
J	División 58	Actividades de edición	0,4	-10,2	-0,7	11,3		
J	División 59, excepto Clase 5920	Producción de películas cinematográficas y programas de televisión	-13,0	-17,3	0,2	4,1		
J	División 60 y Clase 6391	Actividades de programación y transmisión, agencias de noticias	27,6	22,1	0,0	5,5		
J	División 61	Telecomunicaciones	1,6	2,5	-1,2	0,2		
J	División 62, División 63, excepto Clase 6391	Desarrollo de sistemas informáticos y procesamiento de datos	4,0	3,9	0,1	-0,0		
LN	Sección L, División 68 Sección N, Divisiones 7710, 7729 y 7730	Inmobiliarias, alquiler de maquinaria y equipo	11,5	11,0	0,3	0,2		
M	Divisiones 69, 70, 71, 72, Clase 7320, División 74	Actividades profesionales científicas y técnicas	23,9	23,8	0,0	0,0		
M	Clase 7310	Publicidad	11,7	11,6	0,1	0,0		
N	Divisiones 78, 80 y 81, excepto Clase 8130	Actividades de empleo, seguridad e investigación privada, servicios a edificios	16,8	16,9	-0,0	-0,1		
N	Clase 8220	Actividades de centros de llamadas (Call center)	-5,7	-5,7	0,0	-0,0		
N	División 82 excepto Clase 8220	Actividades administrativas y de apoyo de oficina y otras actividades, excepto Call center	5,7	5,4	0,0	0,3		
P	Grupo 854	Educación superior privada	13,1	11,2	0,0	2,0		
Q	Clase 8610	Salud humana privada con internación	7,2	8,5	-1,3	0,0		
Q	División 96 excepto Clase 8610	Salud humana privada sin internación	4,7	4,4	0,4	0,0		
S	Divisiones 90, 92, 93, 95 y 96	Otros servicios de entretenimiento y otros servicios	20,5	16,5	0,0	3,9		

Fuente: DANE, EMS.

Fuente: [boletín EMS junio 2026](#)

Variación anual del personal ocupado total y contribución por tipo de contratación, según subsector de servicios (junio 2026 / junio 2025)p

En junio de 2026, quince de los dieciocho subsectores de servicios presentaron variación negativa en el personal ocupado total, en comparación con junio de 2025.



PROCESO:	GESTIÓN CONTRACTUAL
NOMBRE DE FORMATO:	ANÁLISIS DEL SECTOR
CÓDIGO:	FOR-GCO-038
VERSIÓN:	01
PÁGINA:	12 DE 44
VIGENTE DESDE:	2025/01/16

Tabla 2. Variación anual del personal ocupado total y contribución por categoría de contratación, según subsector de servicios
Total nacional
Junio (2026/2025)^p

Sección	División	Descripción	Personal ocupado total ¹	Contribución (PP)				Misión** Hora coteja***
			Variación (%)	Permanente	Temporal directa	Agencia		
H	División 52	Almacenamiento y actividades complementarias al transporte	1,6	2,0	-1,7	1,4		
H	División 53	Correo y servicios de mensajería	-6,4	-1,1	-1,3	-6,0		
I	División 56	Restaurantes, catering y bares	-1,3	-0,4	-1,1	0,2		
J	División 58	Actividades de edición	-12,5	-7,4	-3,6	-1,4		
J	División 59, excepto Clase 5920	Producción de películas cinematográficas y programas de televisión	2,7	-0,9	4,3	-0,7		
J	División 60 y Clase 6391	Actividades de programación y transmisión, agencias de noticias	-5,1	-1,6	0,3	-3,7		
J	División 61	Telecomunicaciones	-9,3	-8,0	0,6	-2,0		
J	División 62, División 63, excepto Clase 6391	Desarrollo de sistemas informáticos y procesamiento de datos	1,9	1,8	-0,2	0,3		
LN	Sección L, División 68 Sección N, Divisiones 7710, 7720 y 7730	Inmobiliarias, alquiler de maquinaria y equipo	-1,1	0,6	-0,2	-1,4		
M	Divisiones 69, 70, 71, 72, Clase 7320, División 74	Actividades profesionales científicas y técnicas	-0,3	0,1	-1,7	1,4		
M	Clase 7310	Publicidad	-6,2	-1,4	-7,5	0,7		
N	Divisiones 76, 80 y 81, excepto Clase 8130	Actividades de empleo, seguridad e investigación privada servicios a edificios	-1,3	1,6	-1,5	0,3	-2,0	
N	Clase 8220	Actividades de centros de llamadas (Call center)	-14,5	-11,1	-3,4	-0,0		
N	División 82 excepto Clase 8220	Actividades administrativas y de apoyo de oficina y otras actividades, excepto Call center	-14,4	-5,0	-8,5	-0,9		
P	Grupo 854	Educación superior privada	-0,7	0,1	-0,9	0,0	0,2	
Q	Clase 8610	Salud humana privada con internación	-1,8	-1,0	-0,2	-0,7		
Q	División 86 excepto Clase 8610	Salud humana privada sin internación	-0,5	-0,6	0,6	-0,3		
S	Divisiones 90, 92, 93, 95 y 96	Otros servicios de entretenimiento y otros servicios	-2,5	-0,9	-1,5	-0,1		

Fuente: DANE, EMS.

Fuente: [boletín EMS junio 2026](#)

INDICES DE PRECIOS AL CONSUMIDOR – IPC

El IPC es una investigación estadística que permite medir la variación porcentual promedio de los precios al por menor de un conjunto de bienes y servicios de consumo final que es representativa del gasto de los hogares del país. El indicador es utilizado para la toma de decisiones, tanto del gobierno como de los entes privados, al tiempo que permite analizar situaciones de carácter económico.

Índice de Precios al Consumidor (IPC)

Variación mensual, año corrido y anual
Total nacional
2025 - 2026 (julio)

IPC	Julio					
	Variación mensual		Variación año corrido		Variación anual	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026
IPC total	0,28	0,17	4,02	4,94	4,90	6,03

Fuente: [DANE - IPC información técnica](#)

- En julio de 2026 la variación mensual del IPC fue 0,17%, la variación año corrido fue 4,94% y la anual 6,03%.
- En julio de 2026 la variación anual del IPC fue 6,03%, es decir, 1,13 puntos porcentuales mayor que la reportada en el mismo periodo del año anterior, cuando fue de 4,90%.
- El comportamiento mensual del IPC total en julio de 2026 (0,17%) se explicó principalmente por la variación mensual de las divisiones Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles y Restaurantes y hoteles. Las mayores variaciones se presentaron en las divisiones Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (0,55%) y Salud (0,38%).

Variación y contribución mensual por divisiones de gasto

En el mes de julio de 2026, el IPC registró una variación de 0,17% en comparación con junio de 2026, seis divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional (0,17%): Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (0,55%), Salud (0,38%), Prendas de vestir y calzado (0,31%), Restaurantes y hoteles (0,30%), Bebidas alcohólicas y tabaco (0,25%) y por último, Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (0,24%). Por debajo se ubicaron: Información y comunicación (0,04%), Educación (0,00%), Bienes y servicios diversos (-0,11%), Recreación y cultura (-0,13%), Alimentos y bebidas no alcohólicas (-0,13%) y por último, Transporte (-0,24%).

Cuadro 1. IPC Variación y contribución mensual
Según divisiones de gasto
Julio 2025 - 2026

Divisiones de Gasto	2025			2026	
	Peso (%)	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	0,19	0,06	0,55	0,17
Salud	1,71	0,39	0,01	0,38	0,01
Prendas de vestir y calzado	3,98	-0,08	0,00	0,31	0,01
Restaurantes y hoteles	9,43	0,35	0,04	0,30	0,03
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	0,14	0,00	0,25	0,00
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	0,15	0,01	0,24	0,01
TOTAL	100,00	0,28	0,28	0,17	0,17
Información y comunicación	4,33	0,22	0,01	0,04	0,00
Educación	4,41	0,00	0,00	0,00	0,00
Bienes y servicios diversos	5,36	0,04	0,00	-0,11	-0,01
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	0,82	0,15	-0,13	-0,03
Recreación y cultura	3,79	0,05	0,00	-0,13	0,00
Transporte	12,93	0,01	0,00	-0,24	-0,03

Fuente: DANE, IPC
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

Fuente: [bol-IPC-jul2026.pdf](#)

Los mayores aportes a la variación mensual del IPC (0,17%), se ubicaron en la división de: Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles, la cual aportó 0,17 puntos porcentuales a la variación total.

Variaciones y contribuciones de las subclases en el mes

En julio de 2026 en comparación con junio de 2026, la variación de las subclases que más aportaron al índice total fueron: electricidad (2,29%), servicios relacionados con la copropiedad (2,86%), arriendo imputado (0,23%), comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio (0,33%), carne de res y derivados (0,84%), arriendo efectivo (0,23%), cebolla (5,33%), comidas preparadas fuera del hogar para consumo inmediato (0,26%), hortalizas y legumbres frescas (1,17%) y productos farmacéuticos y dermatológicos (0,50%). Las subclases con aportes negativos a la variación fueron: plátanos (-6,82%), frutas frescas (-1,30%), vehículo particular nuevo o usado (-0,68%), tomate (-3,89%) y transporte de pasajeros y equipaje en avión (-4,95%).

Cuadro 2. IPC Variación y contribución mensual
Por principales subclases
Julio 2026

Subclase	Variación (%)	Contribución Puntos porcentuales
Electricidad	2,29	0,08
Servicios relacionados con la copropiedad	2,86	0,04
Arriendo imputado	0,23	0,03
Comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio	0,33	0,03
Carne de res y derivados	0,84	0,02
Arriendo efectivo	0,23	0,02
Cebolla	5,33	0,02
Comidas preparadas fuera del hogar para consumo inmediato	0,26	0,01
Hortalizas y legumbres frescas	1,17	0,01
Productos farmacéuticos y dermatológicos	0,50	0,01

Fuente: DANE, IPC.
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

Fuente: [bol-IPC-jul2026.pdf](#)

Comportamiento de la variación mensual, año corrido y anual del IPC según niveles de ingreso por criterio absoluto

- En julio de 2026, la variación mensual del IPC por nivel de ingresos fue: Pobres (0,19%), Vulnerables (0,16%), Clase media (0,15%), Ingresos altos (0,20%) y por último, Total nivel de ingresos (0,17%). En lo corrido del año, la variación del IPC por nivel de ingresos fue: Pobres (4,91%), Vulnerables (5,01%), Clase media (4,93%), Ingresos altos (4,94%) y por último, Total nivel de ingresos (4,94%). La variación anual del IPC por nivel de ingresos fue: Pobres (5,81%), Vulnerables (5,90%), Clase media (6,04%), Ingresos altos (6,11%) y por último, Total nivel de ingresos (6,03%).

Cuadro 7. IPC según niveles de ingreso por criterio absoluto
Total IPC
Julio 2025 - 2026

	Variación (%)					
	Mensual		Año Corrido		Anual	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026
Pobres	0,31	0,19	4,07	4,91	4,73	5,81
Vulnerables	0,31	0,16	4,09	5,01	4,68	5,90
Clase media	0,28	0,15	4,01	4,93	4,87	6,04
Ingresos altos	0,24	0,20	4,01	4,94	5,13	6,11
Total nivel de ingresos	0,28	0,17	4,02	4,94	4,90	6,03

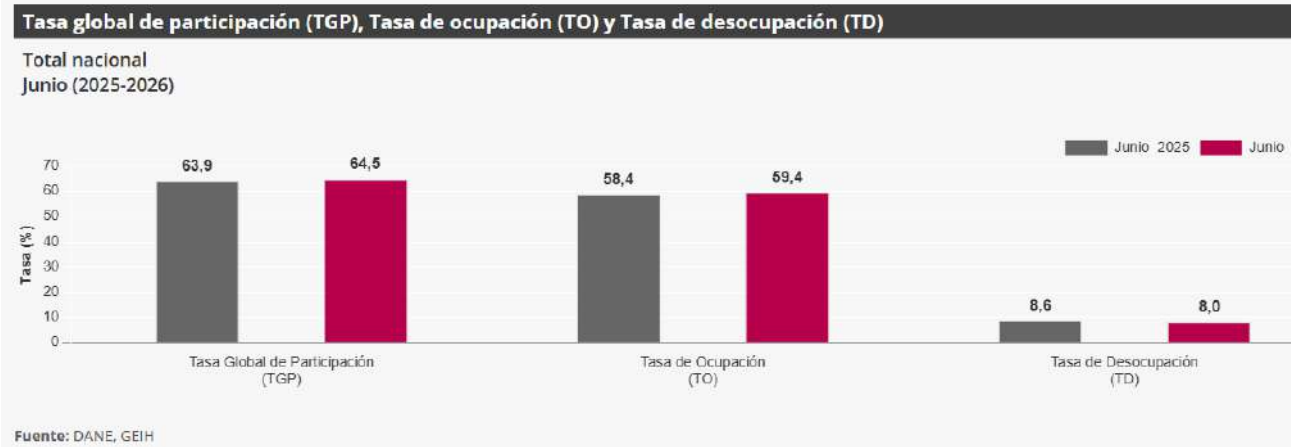
Fuente: DANE, IPC.

Fuente: [bol-IPC-jul2026.pdf](#)

EMPLEO Y OCUPACIÓN

La Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH) encanezada por el DANE tiene como objetivo proveer información estadística relacionada con mercado laboral, ingresos y pobreza monetaria, así como de las características sociodemográficas de la población residente en Colombia. A través de la encuesta se clasifica a las personas según su fuerza de trabajo como población ocupada, desocupada o población fuera de la fuerza de trabajo. De esta forma, es posible estimar los principales indicadores del mercado laboral colombiano, como son la Tasa Global de Participación (TGP), la Tasa de Ocupación (TO) y la Tasa de Desocupación (TD).

Para junio de 2026 la tasa de desocupación alcanzó un 8,0%.



Fuente: [DANE - Gran encuesta integrada de hogares \(GEIH\) Mercado laboral - Empleo y desempleo](#)

Total Nacional Mensual

Para junio de 2026, la tasa de desocupación del total nacional fue 8,0%, mientras que en el mismo mes de 2025 fue 8,6%. La tasa global de participación se ubicó en 64,5%, en contraste con junio de 2025 donde fue 63,9%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 59,4%, lo que representó un aumento de 0,9 puntos porcentuales respecto al mismo mes del año anterior (58,4%).



PROCESO:	GESTIÓN CONTRACTUAL
NOMBRE DE FORMATO:	ANÁLISIS DEL SECTOR
CÓDIGO:	FOR-GCO-038
VERSIÓN:	01
PÁGINA:	15 DE 44
VIGENTE DESDE:	2025/01/16

Gráfico 2. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)
Total nacional
Junio (2018 - 2026)



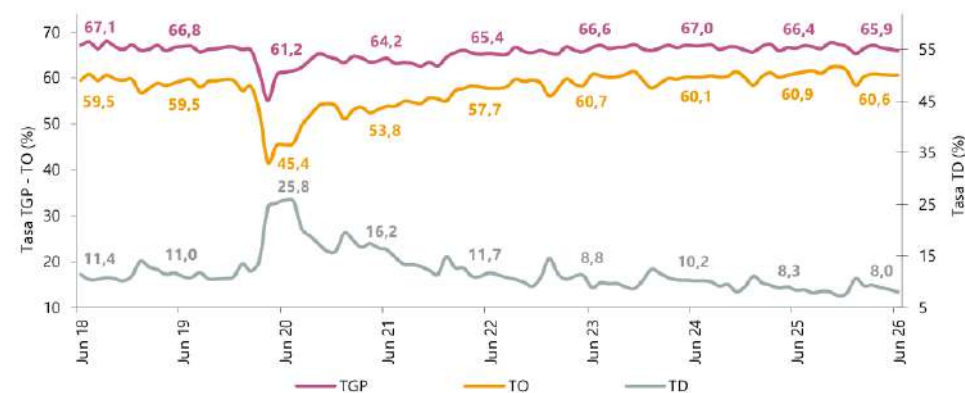
Fuente: DANE, GEIH.

Fuente: [bol-GEIH](#)

Total 13 ciudades y áreas metropolitanas mensual

En junio de 2026, la tasa de desocupación en el total de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 8,0%, mientras que en el mismo mes de 2025 fue 8,3%. La tasa global de participación se ubicó en 65,9%, en tanto que en junio de 2025 fue 66,4%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 60,6%, en contraste con el mismo mes del año anterior donde fue 60,9%.

Gráfico 3. Tasa global de participación (TGP), Tasa de ocupación (TO) y Tasa de desocupación (TD)
Total 13 ciudades y áreas metropolitanas
Junio (2018 - 2026)



Fuente: DANE, GEIH.

Fuente: [bol-GEIH](#)

Población ocupada según rama de actividad, mes junio de 2026

En junio de 2026, el número de personas ocupadas en el total nacional fue 24.459 mil personas. Las ramas que más aportaron positivamente a la variación de la población ocupada fueron Alojamiento y servicios de comida (1,2 puntos porcentuales); Construcción (0,6 puntos porcentuales) y Transporte y almacenamiento (0,6 puntos porcentuales).

Tabla 1. Distribución porcentual, variación absoluta y contribución a la variación de la población ocupada según rama de actividad

Total nacional

Junio (2025 - 2026)

Rama de actividad	Total nacional				
	Junio 2025	Junio 2026	Distribución % 2026	Variación absoluta	Contribución en p.p.
Población ocupada	23.753	24.459	100	706	
Alojamiento y servicios de comida	1.768	2.057	8,4	289	1,2
Construcción	1.532	1.678	6,9	146	0,6
Transporte y almacenamiento	1.722	1.867	7,6	145	0,6
Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios	1.859	1.969	8,0	110	0,5
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	1.822	1.905	7,8	84	0,4
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	2.922	3.005	12,3	82	0,3
Actividades financieras y de seguros	435	481	2,0	47	0,2
Información y comunicaciones	367	386	1,6	20	0,1
Actividades inmobiliarias	306	303	1,2	-3	-0,0
Comercio y reparación de vehículos	4.131	4.109	16,8	-23	-0,1
Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos^	782	755	3,1	-27	-0,1
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3.321	3.281	13,4	-40	-0,2
Industrias manufactureras	2.785	2.661	10,9	-125	-0,5

Fuente: DANE, GEIH.

Fuente: [bol-GEIH](#)

Población ocupada según posición ocupacional, mes junio 2026

En junio de 2026, Obrero, empleado particular y Trabajador por cuenta propia fueron las posiciones ocupacionales que más aportaron positivamente a la variación de los ocupados en el total nacional con 1,8 y 1,7 puntos porcentuales, respectivamente.

Tabla 2. Distribución porcentual, variación absoluta y contribución a la variación de la población ocupada según posición ocupacional

Total nacional

Junio (2025 - 2026)

Posición ocupacional	Total nacional				
	Junio 2025	Junio 2026	Distribución % 2026	Variación absoluta	Contribución en p.p.
Población ocupada	23.753	24.459	100	706	
Obrero, empleado particular	10.645	11.082	45,3	437	1,8
Trabajador por cuenta propia	9.692	10.105	41,3	414	1,7
Trabajador familiar sin remuneración	383	446	1,8	64	0,3
Patrón o empleador	551	583	2,4	32	0,1
Obrero, empleado del gobierno	909	893	3,7	-16	-0,1
Empleado doméstico	719	618	2,5	-102	-0,4
Jornalero o Peón	846	729	3,0	-117	-0,5

Fuente: DANE, GEIH.

Fuente: [bol-GEIH](#)

Indicadores Seguimiento de la economía

Comportamiento anual

Para el mes de julio de 2026pr, el ISE en su serie original se ubicó en 131,74, lo que representó un crecimiento de 1,11% respecto al mes de julio de 2025pr (130,30). (Ver gráficos 2 y 3).



PROCESO:	GESTIÓN CONTRACTUAL
NOMBRE DE FORMATO:	ANÁLISIS DEL SECTOR
CÓDIGO:	FOR-GCO-038
VERSIÓN:	01
PÁGINA:	17 DE 44
VIGENTE DESDE:	2025/01/16

Gráfico 2. Índice del Indicador de Seguimiento a la Economía (base 2015)
Serie original
2023 - 2026^{pr} (julio)



Fuente: DANE, ISE

Para el mes de julio de 2026pr, el ISE en su serie ajustada por efecto estacional y calendario se ubicó en 130,01, lo que representó un crecimiento de 1,08% respecto al mes de julio de 2025pr (128,62).

Gráfico 3. Tasa de crecimiento anual del índice del Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE)
Serie original
2024^p - 2026^{pr} (julio)

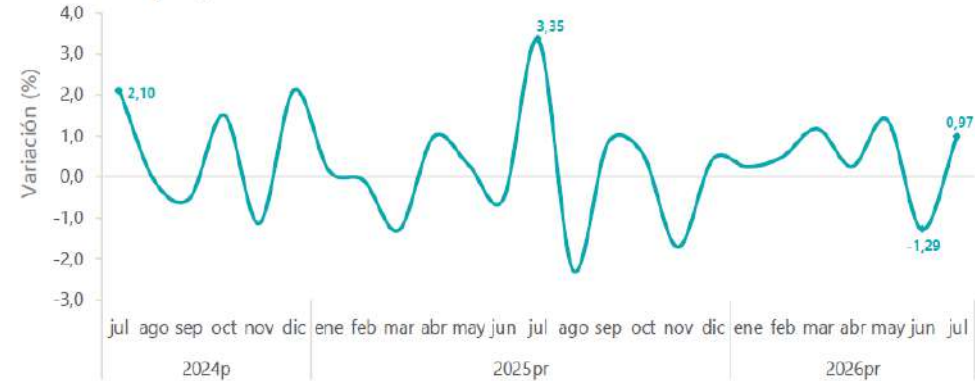


Fuente: DANE, ISE

Comportamiento mensual

Para el mes de julio de 2026pr, el ISE en su serie ajustada por efecto estacional y calendario se ubicó en 130,01, lo que representó un crecimiento de 0,97% respecto al mes de junio de 2026pr (128,76).

Gráfico 6. Tasa de crecimiento mensual del índice del Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE)
Serie ajustada por efecto estacional y calendario
2024^p - 2026^{pr} (julio)



Fuente: DANE, ISE

Comportamiento año corrido

Para el periodo enero-julio de 2026pr, el ISE en su serie original registró un crecimiento de 2,62% respecto al mismo periodo del año anterior, mientras que, para el año 2025pr, de enero-julio registró un crecimiento de 2,60%.

Gráfico 7. Tasa de crecimiento año corrido del índice del Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE) Serie original
2024P - 2026PR (enero-julio)

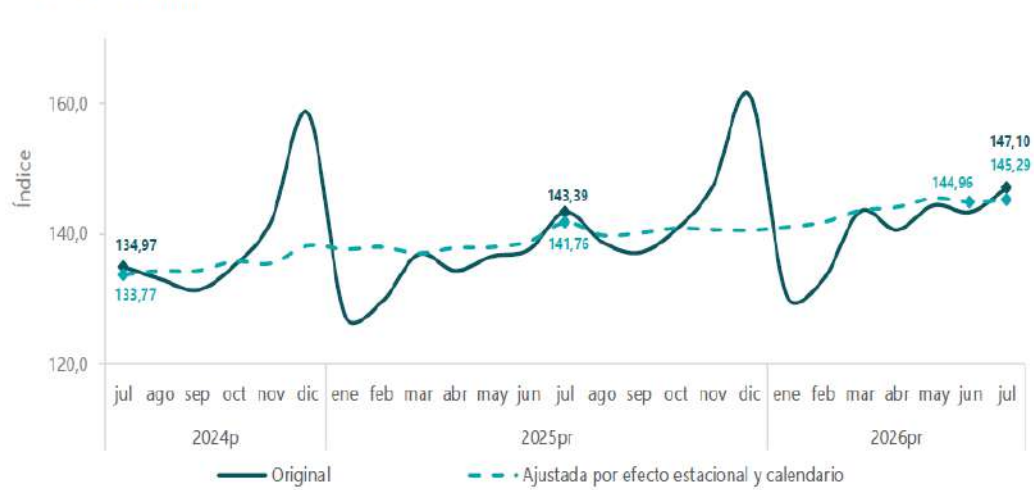


Fuente: DANE, ISE

Comportamiento anual

Para el mes de julio de 2026pr, el índice de las actividades terciarias en su serie original se ubicó en 147,10, lo que representó un crecimiento de 2,59% respecto al mes de julio de 2025pr (143,39). En cuanto a la serie ajustada por efecto estacional y calendario, para el mes de julio de 2026pr, se ubicó en 145,29, lo que representó un crecimiento de 2,48% respecto al mes de julio de 2025pr (141,76). (Ver gráficos 14 y 15).

Gráfico 14. Índice de las actividades terciarias (base 2015)
Serie original y serie ajustada por efecto estacional y calendario
2024P - 2026PR (julio)

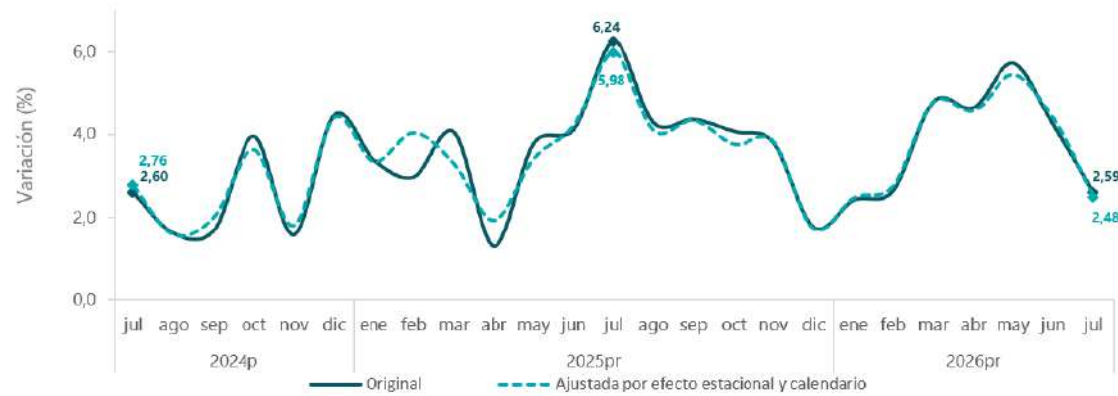


Fuente: DANE, ISE



PROCESO:	GESTIÓN CONTRACTUAL
NOMBRE DE FORMATO:	ANÁLISIS DEL SECTOR
CÓDIGO:	FOR-GCO-038
VERSIÓN:	01
PÁGINA:	19 DE 44
VIGENTE DESDE:	2025/01/16

Gráfico 15. Tasa de crecimiento anual del índice de las actividades terciarias
Serie original y serie ajustada por efecto estacional y calendario
2024^p - 2026^{pr} (julio)

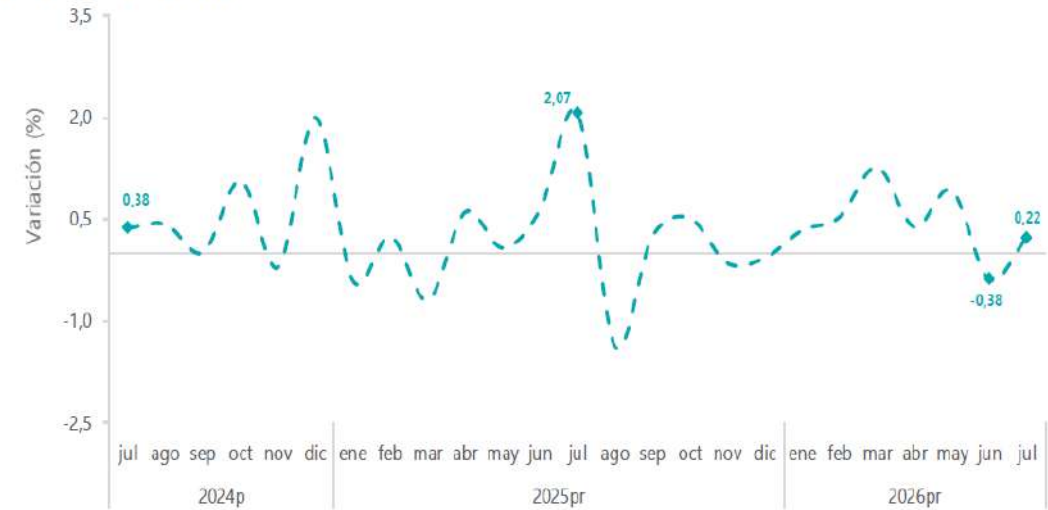


Fuente: DANE, ISE

Comportamiento mensual

Para el mes de julio de 2026^{pr}, el índice de las actividades terciarias en su serie ajustada por efecto estacional y calendario se ubicó en 145,29, lo que representó un crecimiento de 0,22% respecto al mes de junio de 2026^{pr} (144,96).

Gráfico 16. Tasa de crecimiento mensual del índice de las actividades terciarias
Serie ajustada por efecto estacional y calendario
2024^p - 2026^{pr} (julio)



Fuente: DANE, ISF

b. Marco Técnico

La Secretaría de Movilidad realizó el estudio denominado “Estudio de conveniencia, necesidad administrativa, viabilidad técnica, jurídica, financiera y sostenibilidad institucional para la constitución de una sociedad de economía mixta orientada al fortalecimiento de la gestión de tránsito, la movilidad, la seguridad vial y la implementación de soluciones tecnológicas inteligentes en el municipio de Melgar” cuyo alcance se enmarcó en elaborar el marco estratégico y el contexto territorial del municipio; el diagnóstico institucional de la Secretaría de Movilidad; el diagnóstico de movilidad, tránsito y seguridad vial; el diagnóstico tecnológico y las necesidades de modernización; la demostración de la necesidad administrativa y la conveniencia pública del modelo; el análisis del cumplimiento de los presupuestos del artículo 69 de la Ley 489 de 1998; el análisis comparativo de alternativas institucionales; las viabilidades jurídica, técnica, administrativa y financiera; el modelo societario propuesto; el esquema de gobierno corporativo y supervisión pública; la delimitación del alcance funcional de la entidad frente a las funciones indelegables de autoridad; el portafolio de servicios y componentes tecnológicos; los riesgos y medidas de mitigación; el impacto esperado; las conclusiones y recomendaciones al Concejo Municipal; y un proyecto de articulado sugerido.

Diagnóstico del sistema de movilidad municipal

A partir de los análisis realizados, se identificaron las siguientes necesidades y oportunidades de mejora relacionadas con la capacidad institucional de la Secretaría de Movilidad, las condiciones de tránsito, movilidad y seguridad vial del municipio, y el nivel de desarrollo e integración de sus herramientas tecnológicas:

RESULTADOS DEL DIAGNÓSTICO	
ASPECTO	DIAGNÓSTICO Y OPORTUNIDADES DE MEJORA
Institucion al	- Insuficiencia de la planta de personal: la Secretaría de Movilidad cuenta únicamente con tres técnicos y una profesional para atender la totalidad de los trámites y servicios administrativos, además de apoyar la coordinación de nueve agentes de tránsito y un comandante. Esta capacidad resulta limitada frente al volumen y la diversidad de las funciones asignadas. - Capacidad operativa y de cobertura limitada: la disponibilidad actual de personal operativo, técnico y administrativo no permite garantizar una presencia institucional permanente en todos los corredores estratégicos, zonas de alta circulación y puntos críticos del municipio. - Sobrecarga administrativa: el crecimiento de los trámites, servicios y actuaciones contravencionales ha superado la capacidad de respuesta de la dependencia, afectando la oportunidad, eficiencia y trazabilidad de su gestión. - Limitaciones presupuestales: los recursos disponibles resultan insuficientes para ampliar la planta de personal especializado, modernizar la infraestructura, adquirir tecnologías de monitoreo y control, implementar plataformas inteligentes y garantizar la sostenibilidad de proyectos de innovación institucional. - Restricciones para la planeación de largo plazo: la dependencia exclusiva del presupuesto municipal dificulta la estructuración, financiación y continuidad de iniciativas orientadas al fortalecimiento institucional y a la modernización de la gestión de tránsito. - Debilidades en la gestión contravencional: desde la creación de la Secretaría se han generado 15.610 órdenes de comparendo y procesos contravencionales, asociados a una cartera superior a \$14.000 millones. Este volumen ha sobrepasado la capacidad administrativa, operativa y tecnológica disponible para su gestión y seguimiento. - Deficiencias en la trazabilidad de las actuaciones: se evidencian dificultades para efectuar el seguimiento de los procesos y sus términos, gestionar los expedientes documentales, realizar las notificaciones correspondientes y monitorear oportunamente las obligaciones pendientes. - Limitaciones en la gestión de cartera: se requiere fortalecer el apoyo técnico, documental y tecnológico a los procedimientos de cobro persuasivo y coactivo que debe adelantar la autoridad municipal, sin trasladar a terceros el ejercicio de las competencias reservadas a la administración. - Riesgo de prescripción y pérdida de capacidad de recaudo: la falta de gestión oportuna ha generado riesgos y casos de prescripción de procesos, con efectos sobre el recaudo municipal y sobre la disponibilidad de recursos susceptibles de reinversión en seguridad vial, fortalecimiento institucional y modernización tecnológica. - Información insuficiente para la toma de decisiones: la Secretaría no dispone de información estadística plenamente sistematizada, integrada y actualizada que facilite la planeación, el seguimiento, el control y la evaluación de sus actuaciones. - Necesidad de mejorar la atención a la ciudadanía: se requiere fortalecer los procedimientos, canales y herramientas destinados a la prestación de trámites y servicios, procurando mayor oportunidad, transparencia, trazabilidad y calidad en la atención.
Movilidad, tránsito y seguridad vial	- Cobertura insuficiente del control vial: la capacidad operativa actual no permite ejercer control permanente en la totalidad de los corredores estratégicos, intersecciones críticas, zonas urbanas de alta circulación y sectores con mayor exposición al riesgo. - Dependencia del control presencial: la gestión operativa se concentra principalmente en la presencia física de los agentes de tránsito, lo cual limita la cobertura espacial y temporal frente al crecimiento de los flujos vehiculares y las dinámicas propias de un municipio con alta actividad turística.

	- Exceso de velocidad: este comportamiento fue identificado como uno de los principales factores de riesgo en los corredores de alta circulación y en los sectores con mayor concentración de usuarios vulnerables. - Incumplimiento de las normas de tránsito: se presentan conductas inseguras asociadas al desconocimiento de señales, maniobras indebidas y otros comportamientos que incrementan la probabilidad de ocurrencia y la severidad de los siniestros viales. - Alta participación de motociclistas en la siniestralidad: los motociclistas registran una participación significativa entre las víctimas, particularmente en los corredores analizados, por lo que se requieren medidas específicas de prevención, pedagogía y control. - Vulnerabilidad de determinados grupos poblacionales: peatones, ciclistas, motociclistas, niños, adolescentes, adultos mayores y personas con movilidad reducida presentan condiciones particulares de exposición al riesgo que demandan intervenciones diferenciadas. - Mayor afectación de la población joven: el grupo juvenil presenta una alta incidencia en la siniestralidad, relacionada, entre otros factores, con el uso frecuente de motocicletas, las conductas asociadas a la velocidad y la menor experiencia en la conducción. La población adolescente también registra condiciones de vulnerabilidad que requieren medidas especiales de protección. - Necesidad de fortalecer la cultura vial: la limitada presencia institucional y la persistencia de comportamientos inseguros evidencian la necesidad de ampliar las estrategias de educación, sensibilización y corresponsabilidad dirigidas a los diferentes actores viales. - Gestión de la velocidad en sectores críticos: se requiere implementar medidas integrales de prevención, regulación, seguimiento y control de la velocidad en corredores y zonas de alto riesgo. - Análisis permanente de la siniestralidad: es necesario consolidar información que permita identificar patrones, puntos críticos, horarios de mayor riesgo y grupos poblacionales afectados, con el fin de orientar intervenciones basadas en evidencia. - Desorden en el estacionamiento y ocupación del espacio público: la invasión de andenes y zonas de circulación, el déficit de áreas de estacionamiento y el estacionamiento indebido afectan la movilidad, la seguridad vial, la accesibilidad peatonal, la circulación urbana y la experiencia de residentes y visitantes. - Necesidad de ordenar el espacio vial: se requiere fortalecer la gestión del estacionamiento y adelantar acciones para recuperar el espacio público, priorizando la seguridad y accesibilidad de peatones y demás actores vulnerables.
Tecnológico	- Rezago tecnológico: la Secretaría presenta una disponibilidad insuficiente de sistemas integrados de información, herramientas de automatización, gestión documental digital, monitoreo inteligente, analítica de datos y georreferenciación. - Insuficiencia de herramientas de monitoreo y control: no se cuenta con la capacidad tecnológica necesaria para observar de manera continua los corredores e intersecciones críticas, apoyar la captura de evidencia y procesar oportunamente la información generada. - Débil interoperabilidad: se presentan limitaciones para el intercambio de información con plataformas nacionales, como el Registro Único Nacional de Tránsito —RUNT— y el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito —SIMIT—, así como con otras bases de datos institucionales. - Baja integración de la información: la dispersión de datos afecta su validación, consolidación estadística y trazabilidad, y reduce la capacidad para generar indicadores y tomar decisiones oportunas. - Necesidad de monitoreo permanente: se requiere incorporar soluciones que permitan realizar seguimiento continuo, durante las 24 horas del día y los siete días de la semana, a los corredores estratégicos, intersecciones y puntos críticos. - Apoyo tecnológico a la detección de infracciones: se requiere evaluar e implementar Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros medios Tecnológicos para la detección de infracciones —SAST— y herramientas para

	la gestión de evidencia digital, manteniendo en cabeza de la autoridad de tránsito la valoración probatoria y las decisiones correspondientes. • Analítica aplicada a la movilidad: es necesario contar con soluciones que permitan procesar datos, generar estadísticas e indicadores, identificar patrones de movilidad y siniestralidad, y orientar las intervenciones institucionales en tiempo real o de manera oportuna. • Trazabilidad y automatización de procesos: se requieren plataformas que apoyen el seguimiento de las actuaciones administrativas, reduzcan las cargas manuales, controlen los términos y mejoren la gestión documental y contravencional. • Optimización de los recursos disponibles: la incorporación de tecnología permitirá ampliar la cobertura institucional, complementar la labor de los agentes de tránsito y utilizar de manera más eficiente los recursos humanos, operativos y financieros. • Obsolescencia de la red semafórica: aunque se han adelantado renovaciones parciales en el sector céntrico, el análisis integral evidencia que la red semafórica presenta componentes con obsolescencia tecnológica o insuficiencia funcional frente a las condiciones actuales de movilidad. Por tanto, se requiere avanzar en su modernización, integración y adecuación progresiva.
--	--

Fuente: Secretaría de Movilidad.

Formulación de medidas para la mejora de la gestión de la movilidad

Las alternativas analizadas en el estudio fueron: (i) fortalecimiento interno de la Secretaría; (ii) contrato de prestación de servicios; (iii) concesión; (iv) Asociación Público Privada (APP); (v) convenio interadministrativo; (vi) operación directa municipal; y (vii) Sociedad de Economía Mixta. La siguiente matriz siguiente.

En conclusión, en el estudio se definió que la Sociedad de Economía Mixta es la alternativa más adecuada porque articula, de manera simultánea, capacidad de inversión, experiencia técnica, incorporación tecnológica, sostenibilidad financiera, continuidad institucional y control corporativo del socio privado, sin trasladar íntegramente la carga financiera al Municipio y sin comprometer las funciones indelegables de la autoridad de tránsito. La participación pública se conserva como mecanismo de supervisión institucional y protección del interés general, mientras que el socio privado asume la dirección empresarial, tecnológica y operativa de la sociedad. Las demás alternativas resuelven solo de manera parcial las brechas identificadas, mientras que la SEM responde a todas ellas de forma integral.

CRITERIO	FORTAL. INTERNO	CONTRATO PREST. SERVICIOS	CONCESIÓN	APP	CONVENIO INTERADM.	SEM
Capacidad de inversión privada	Baja	Media	Alta	Alta	Baja	Alta
Supervisión pública	Total	Medio	Bajo-Medio	Medio	Alto	Alto
Flexibilidad operativa	Baja	Media	Media	Media	Baja	Alta
Sostenibilidad financiera	Baja	Media	Media-Alta	Alta	Baja	Alta
Transferencia de conocimiento	Baja	Media	Media	Media	Baja	Alta
Incorporación tecnológica	Baja	Media	Alta	Alta	Baja	Alta
Riesgo fiscal para el municipio	Alto	Medio	Medio	Medio	Bajo-Medio	Bajo-Medio
Continuidad institucional	Media	Baja	Media	Media	Baja	Alta
Actualización tecnológica continua	Baja	Media	Media	Alta	Baja	Alta
Protección del interés general	Alta	Media	Media	Media	Alta	Alta

Fuente: Secretaría de Movilidad.

 Alcaldía de MELGAR	PROCESO:	GESTIÓN CONTRACTUAL
	NOMBRE DE FORMATO:	ANÁLISIS DEL SECTOR
	CÓDIGO:	FOR-GCO-038
	VERSIÓN:	01
	PÁGINA:	23 DE 44
	VIGENTE DESDE:	2025/01/16

La gestión contemporánea del tránsito exige evolucionar hacia modelos de ciudades inteligentes, en los que la tecnología sea una herramienta transversal para mejorar la capacidad institucional, optimizar recursos y fortalecer la toma de decisiones basada en información confiable. En el caso del organismo de tránsito de Melgar, esta transformación no es una mejora opcional, sino una condición necesaria para responder al crecimiento del parque automotor, la diversificación de actores viales y la necesidad de ejercer control permanente sobre corredores estratégicos.

Brechas tecnológicas actuales

- Insuficiencia operativa: la capacidad humana y logística no cubre de manera continua la totalidad de corredores, intersecciones críticas y zonas de alta circulación.
- Débil capacidad tecnológica: ausencia o insuficiencia de herramientas de monitoreo, captura de evidencia, procesamiento de información e interoperabilidad.
- Necesidad de control permanente y de interoperabilidad digital con plataformas nacionales (entre ellas RUNT y SIMIT) y bases de datos institucionales.

Soluciones tecnológicas requeridas

La modernización tecnológica permitirá incorporar, como apoyo técnico a la autoridad de tránsito:

- Monitoreo permanente 24/7 de corredores y puntos críticos.
- Apoyo tecnológico para la detección de presuntas infracciones (SAST) y gestión de evidencia digital, sin valoración probatoria por parte de la sociedad.
- Analítica de movilidad y generación de estadísticas en tiempo real.
- Apoyo a la trazabilidad de las actuaciones administrativas y soporte técnico para la interoperabilidad de información.
- Optimización de recursos operativos y reducción de cargas manuales.

La gestión contemporánea del tránsito ya no puede limitarse a esquemas de control presencial ni a procedimientos predominantemente manuales o fragmentados. Requiere integración tecnológica, capacidad de análisis de información, interoperabilidad con sistemas externos, automatización de procesos de apoyo, monitoreo permanente y estructuras de operación capaces de responder a dinámicas cambiantes con criterios de eficiencia, trazabilidad y sostenibilidad. La estructura administrativa actual del municipio, por las limitaciones acreditadas, no está en condiciones de desplegar y sostener estas capacidades con cargo exclusivo a los esquemas tradicionales de gestión pública.

La creación de la entidad resulta conveniente porque permite articular, en una sola arquitectura institucional, la inversión, el conocimiento especializado, la tecnología, la infraestructura, el soporte administrativo y la sostenibilidad financiera que el municipio requiere para proteger la vida, ordenar la movilidad y fortalecer la convivencia en el espacio vial. Su conveniencia social se expresa en la reducción del riesgo para los actores vulnerables, la recuperación del espacio público, la mejora de la experiencia turística y el fortalecimiento de la confianza ciudadana en una gestión más transparente, trazable y basada en evidencia.

La entidad se concibe como instrumento de apoyo técnico, tecnológico, operativo, logístico y administrativo a la autoridad de tránsito municipal. En ningún caso sustituye a dicha autoridad ni asume las funciones indelegables que, por su naturaleza, corresponden de manera exclusiva al organismo de tránsito. Esta distinción es la que permite que la SEM fortalezca la capacidad pública sin desnaturalizar la función administrativa ni vulnerar el principio de legalidad.

Sociedad de Economía Mixta - MELGAR, MOVILIDAD INTELIGENTE PARA EL BIENESTAR Y DESARROLLO SEM S.A.S”

La Constitución Política faculta a las entidades territoriales para participar en sociedades de economía mixta orientadas al cumplimiento de fines de interés general. Resultan aplicables, entre otros, los artículos 2 (fines esenciales del Estado), 24 (derecho de circulación), 209 (principios de la función administrativa), 287 (autonomía de las entidades territoriales), 311 (el municipio como entidad fundamental de la división político-administrativa), 313 numeral 6 (competencia del Concejo para autorizar la constitución de sociedades de economía mixta y la participación del municipio) y 365 (prestación de servicios por el Estado o por particulares bajo su regulación, control y vigilancia).

La Sociedad de Economía Mixta será una sociedad comercial con aportes estatales y de capital privado, entidad descentralizada indirecta del orden municipal (artículos 38, 68 y 97 de la Ley 489 de 1998). Para su calificación como de economía mixta, el aporte estatal debe ajustarse a las reglas del artículo 97 de la Ley

 Alcaldía de MELGAR	PROCESO:	GESTIÓN CONTRACTUAL
	NOMBRE DE FORMATO:	ANÁLISIS DEL SECTOR
	CÓDIGO:	FOR-GCO-038
	VERSIÓN:	01
	PÁGINA:	24 DE 44
	VIGENTE DESDE:	2025/01/16

489 de 1998. Se rige primordialmente por las normas del derecho privado (Código de Comercio) en cuanto a su organización, funcionamiento y actividad, sin perjuicio de su sujeción al control de tutela administrativa, al control fiscal de la Contraloría competente y a los controles interno y disciplinario aplicables

Los resultados de estudio derivaron Y materializaron en la autorización para la creación de la sociedad de economía mixta mediante el Acuerdo No. 008 de 2026 expedido por el Honorable Concejo de Melgar “POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE DEL MUNICIPIO DE MELGAR-TOLIMA, PARA CONSTITUIR UNA SOCIEDAD DE ECONOMÍA MIXTA ORIENTA AL FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN DEL TRÁNSITO, LA MOVILIDAD, LA SEGURIDAD VIAL Y LA IMPLEMENTACIÓN DE SOLUCIONES TECNOLÓGICAS INTELIGENTES EN EL MUNICIPIO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, cuyas características se definen en el articulados:

- Tipo societario de Sociedad por Acciones Simplificada (S.A.S.), conforme a las disposiciones de la Constitución Política, la Ley 489 de 1998, el Código de Comercio y demás normas concordantes. (Art 1)
- Naturaleza jurídica: sociedad comercial descentralizada del orden municipal, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, vinculada al Municipio de Melgar, Tolima, a través de la Secretaría de Movilidad o la dependencia que haga sus veces. (Art 2)
- El objeto de la sociedad se estableció servir de apoyo a la autoridad de tránsito para el fortalecimiento institucional de la gestión de tránsito, la movilidad, seguridad vial y la implementación de soluciones tecnológicas inteligentes en el Municipio de Melgar. (Art 4)
- Las funciones que podrá desarrollar se listan a continuación: (Art 4)
 - a.) Gestión tecnológica, soporte técnico y mantenimiento preventivo y correctivo de infraestructura tecnológica.
 - b.) Gestión documental, analítica de datos, observatorios de movilidad y sistemas de información de los medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito - SAST-
 - c.) Implementación y operación de Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros Medios Tecnológicos para la Detección de Infracciones de Tránsito — SAST.
 - d.) Instalación y operación de cámaras de control de velocidad, semaforización y lectura automática de placas.
 - e.) Desarrollo de proyectos de movilidad inteligente, transformación digital y ciudades inteligentes.
 - f.) Ejecución de programas de educación vial, cultura ciudadana y prevención de la siniestralidad vial.

El parágrafo primero establece “La Sociedad de Economía Mixta no podrá ejercer funciones de autoridad de tránsito, ni asumir competencias indelegables relacionadas con la regulación del tránsito, imposición de sanciones, valoración probatoria o decisiones administrativas derivadas de procedimientos contravencionales.”

- Integración del patrimonio: El capital social estará integrado por aportes públicos y privados. La participación accionaria del Municipio no podrá ser inferior al cuarenta y cinco por ciento (45%) del capital social total de la sociedad. Los aportes públicos se realizarán en servicios, conforme a los estudios técnicos, financieros y jurídicos correspondientes y de acuerdo con las disposiciones legales vigentes. (Art 5)
- El plazo para la duración de la sociedad será de 20 años contados a partir de la fecha de registro del documento de constitución en el registro mercantil de la Cámara de comercio. (Art 6)

De lo anteriormente señalado es importante resaltar que en el desarrollo de la autorización otorgada por el Concejo Municipal de Melgar mediante el Acuerdo No. 008 de 2026, le corresponde a la Administración Municipal definir y desarrollar, en el acto constitutivo y en los estatutos de la sociedad, las reglas operativas para la ejecución de los proyectos estratégicos que se encuentren dentro de su objeto. Esta labor deberá sujetarse a las directrices, condiciones y límites establecidos en el Acuerdo. Por ello, la definición de las reglas de ejecución no se plantea como una competencia exclusiva y desligada de lo autorizado por el Concejo, sino como su desarrollo y concreción en los instrumentos constitutivos de la sociedad.

Los resultados de los estudios que sustentaron la iniciativa se concretaron en la autorización para constituir una sociedad de economía mixta, otorgada mediante el Acuerdo No. 008 de 2026, expedido por el Concejo Municipal de Melgar, Tolima, titulado: “Por medio del cual se autoriza al alcalde del municipio de Melgar-Tolima para constituir una sociedad de economía mixta orientada al fortalecimiento de la gestión del tránsito, la movilidad, la seguridad vial y la implementación de soluciones tecnológicas inteligentes en el municipio, y se dictan otras disposiciones”.

En síntesis, el Acuerdo No. 008 de 2026 fija la autorización y los parámetros principales para la constitución de la sociedad. El acto constitutivo y los estatutos deberán desarrollar esos parámetros y precisar las reglas de operación y ejecución de los proyectos, sin exceder el objeto, las funciones ni las restricciones aprobadas

por el Concejo Municipal. La jurisprudencia ha señalado que la autorización municipal debe acompañarse de directrices sobre aspectos esenciales de la sociedad y que el contrato social constituye el acto de creación en el que se concretan dichas condiciones.

Portafolio de servicios y componente tecnológicos de la SEM

La Sociedad de Economía Mixta se concibe como una herramienta de apoyo técnico, tecnológico, operativo, logístico y administrativo para el fortalecimiento de la Secretaría de Movilidad del Municipio de Melgar.

En consecuencia, el desarrollo de las actividades previstas en su objeto social no implica sustitución, transferencia o desplazamiento de las competencias que corresponden legalmente a la autoridad de tránsito. La participación del socio privado y el control corporativo, empresarial y operativo que ejerza sobre la SEM se circunscriben a la administración y operación de la sociedad y no comportan el ejercicio de autoridad de tránsito ni de potestades administrativas indelegables.

Para precisar esta separación funcional, se establece la siguiente matriz:

Actividad	SEM	Secretaría de Movilidad
Implementación, administración, soporte y mantenimiento de plataformas y componentes tecnológicos	Si. Apoyo técnico y tecnológico.	Supervisa y ejerce las competencias que legalmente le correspondan.
Operación técnica de SAST y demás medios tecnológicos autorizados	Si. Dentro del alcance permitido por el Acuerdo y la normativa aplicable.	Ejerce la dirección y competencias propias de la autoridad de tránsito.
Captura y procesamiento tecnológico de datos e imágenes	Si. Realiza captura, procesamiento, almacenamiento, transmisión y soporte tecnológico, según el sistema implementado.	Accede a la información para el ejercicio de sus competencias.
Gestión y custodia técnica de evidencia digital	Si. Brinda soporte tecnológico, trazabilidad, integridad y disponibilidad de la información.	Utiliza y analiza la información dentro de las actuaciones administrativas correspondientes.
Validación técnica del funcionamiento del sistema y calidad de los registros	Si. Cuando corresponda al componente técnico y operativo.	Conserva las validaciones que impliquen ejercicio de autoridad o decisión administrativa.
Valoración probatoria de una presunta infracción	No.	Sí. Exclusiva de la autoridad competente.
Determinación de la existencia de la infracción y responsabilidad del presunto infractor	No.	Sí. Exclusiva de la autoridad competente.
Imposición de sanciones	No.	Sí. Exclusiva de la autoridad competente.
Expedición y suscripción de actos administrativos	No.	Sí. Corresponde a la autoridad o funcionario legalmente competente.
Gestión documental y preparación material de comunicaciones	Sí. Puede prestar apoyo administrativo, documental y tecnológico.	Conserva la competencia sobre las actuaciones administrativas y decisiones correspondientes.

Notificación de actos administrativos	Apoyo material o tecnológico, cuando jurídicamente proceda, sin adoptar la decisión administrativa.	Responsable de garantizar la notificación conforme al procedimiento legal aplicable.
Gestión y seguimiento de cartera	Sí. Apoyo administrativo, tecnológico, documental y de información.	Conserva las competencias administrativas correspondientes.
Cobro persuasivo	Apoyo administrativo y tecnológico, sin ejercicio de autoridad.	Se mantiene bajo dirección y responsabilidad de la autoridad municipal competente.
Cobro coactivo / jurisdicción coactiva	No.	Sí. Exclusivamente la autoridad municipal competente.
Análítica de datos, estadísticas y observatorio de movilidad	Sí. Procesamiento, análisis, generación de reportes y soporte tecnológico.	Define políticas, adopta decisiones y utiliza la información para el ejercicio de sus competencias.
Planeación, regulación y dirección de la política pública de tránsito y movilidad	No sustituye a la autoridad. Puede brindar soporte técnico.	Sí. Corresponde al Municipio y a la autoridad competente.

De acuerdo a lo anterior, es preciso señalar que el portafolio de la sociedad, concebido como apoyo a la autoridad de tránsito y articulado en torno al Centro de Control Integral de Tránsito, comprende, de manera enunciativa, los siguientes componentes:

- i. Componente de detección y monitoreo (apoyo tecnológico)
- Cámaras de velocidad y de control de cumplimiento semafórico; lectura automática de placas (LPR/ANPR).
 - Apoyo a la verificación de obligaciones vehiculares (SOAT y revisión técnico-mecánica) por interoperabilidad.
 - Monitoreo de corredores críticos y generación de alertas tempranas.
- ii. Centro de Control Integral de Tránsito
- Plataforma tecnológica centralizada e integración de dispositivos.
 - Análítica de datos, gestión de evidencia digital y soporte a la interoperabilidad con RUNT y SIMIT.
- iii. Componentes complementarios
- Educación y cultura vial; observatorio de movilidad; gestión estadística.
 - Apoyo a la gestión documental y a la trazabilidad de las actuaciones, sin valoración probatoria.

Todos los servicios del portafolio se prestan como apoyo técnico, tecnológico, operativo, logístico y administrativo, en estricto respeto de las funciones indelegables tales como:

- La valoración probatoria de las presuntas infracciones.
 - La imposición de sanciones y la decisión de los procesos contravencionales.
 - La validación jurídica de comparendos y la expedición de actos administrativos.
 - El ejercicio de la potestad sancionatoria y el cobro coactivo.
 - La dirección de la política pública de tránsito.

c. Marco Regulatorio o legal

 Alcaldía de MELGAR	PROCESO:	GESTIÓN CONTRACTUAL
	NOMBRE DE FORMATO:	ANÁLISIS DEL SECTOR
	CÓDIGO:	FOR-GCO-038
	VERSIÓN:	01
	PÁGINA:	27 DE 44
	VIGENTE DESDE:	2025/01/16

Busca determinar la viabilidad del proceso contractual a la luz de los Planes de Desarrollo, Planes Integral de Seguridad y Convivencia Ciudadana, normas relacionadas con localización aspectos presupuestales, ambientales, uso de patentes, legislación tributaria, aspectos laborales y contratación, entre otros.

NORMATIVIDAD APLICABLE:

La normativa y los instrumentos de planeación aplicables comprenden principalmente:

- **Constitución Política de Colombia:** artículos 2, 24, 209, 287, 311, 313 y 365, relacionados con los fines del Estado, la libertad de circulación, los principios de la función administrativa, la autonomía territorial, las competencias municipales, la creación de entidades descentralizadas y la prestación de los servicios públicos.
- **Organización administrativa y régimen municipal:** Ley 489 de 1998, especialmente sus artículos 68, 69, 97 y 98, relativos a las entidades descentralizadas y las sociedades de economía mixta; Ley 136 de 1994 y Ley 1551 de 2012, relacionadas con la organización, funcionamiento y competencias de los municipios.
- **Régimen societario y comercial:** Código de Comercio y Ley 1258 de 2008, mediante la cual se regula la sociedad por acciones simplificada, en lo relacionado con su constitución, organización, administración, responsabilidad y funcionamiento.
- **Contratación estatal:** Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007 y Decreto 1082 de 2015, en lo referente a los principios de transparencia, economía, responsabilidad, planeación y selección objetiva, así como a la estructuración y desarrollo del procedimiento para escoger al socio estratégico.
- **Régimen presupuestal y fiscal:** Ley 819 de 2003, sobre responsabilidad y transparencia fiscal; Ley 358 de 1997 y Ley 617 de 2000, relacionadas con el endeudamiento, la racionalización del gasto y la sostenibilidad fiscal de las entidades territoriales.
- **Tránsito, transporte y seguridad vial:** Ley 105 de 1993 y Ley 336 de 1996; Ley 769 de 2002 y sus modificaciones, entre ellas las introducidas por las leyes 1383 de 2010 y 2251 de 2022; Ley 1503 de 2011, modificada por la Ley 2050 de 2020; Ley 1702 de 2013 y Ley 1843 de 2017.
- **Reglamentación del sector transporte:** Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, junto con las demás disposiciones reglamentarias aplicables a las actividades que conformarán el objeto y las líneas de negocio de la sociedad.
- **Tecnologías de la información y protección de datos:** Ley 527 de 1999, sobre mensajes de datos y comercio electrónico; Ley 1581 de 2012, relacionada con la protección de datos personales, y Ley 1712 de 2014, sobre transparencia y acceso a la información pública.
- **Propiedad intelectual:** Decisión Andina 486 de 2000 y demás disposiciones aplicables a la titularidad, licenciamiento y utilización de software, patentes, marcas, desarrollos tecnológicos y otros activos intangibles que puedan vincularse a la operación de la sociedad.
- **Aspectos ambientales, laborales y tributarios:** Ley 99 de 1993, Decreto 1076 de 2015, Código Sustantivo del Trabajo, Estatuto Tributario Nacional, Estatuto de Rentas Municipal y demás disposiciones que resulten aplicables según la naturaleza de las actividades, proyectos, inversiones y relaciones laborales de la futura sociedad.
- **Instrumentos de planeación:** Plan Nacional de Seguridad Vial 2022–2031 (adoptado mediante el Decreto 1430 de 2022 del Gobierno Nacional); Plan de Desarrollo Municipal “MELGAR, BIENESTAR Y DESARROLLO PARA TODOS (2025-2027)”; Plan Local de Seguridad Vial de Melgar 2026–2031 (Decreto No. 018 de 2026) y los demás instrumentos territoriales relacionados con movilidad, seguridad vial, ordenamiento territorial y transformación digital.
- **Creación de la SEM:** Acuerdo No. 008 de 2026 expedido por el Honorable Concejo de Melgar “POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE DEL MUNICIPIO DE MELGAR-TOLINA, PARA CONSTITUIR UNA SOCIEDAD DE ECONOMÍA MIXTA ORIENTA AL FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN DEL TRÁNSITO, LA MOVILIDAD, LA SEGURIDAD VIAL Y LA IMPLEMENTACIÓN DE SOLUCIONES TECNOLÓGICAS INTELIGENTES EN EL MUNICIPIO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

Con fundamento en las disposiciones constitucionales y legales citadas, la jurisprudencia y la doctrina han identificado las características más importantes de las sociedades de economía mixta, que se sintetizan así:

(i) Su creación debe ser ordenada o autorizada por la ley, cuando se trate de sociedades del orden nacional, o por las ordenanzas departamentales o los acuerdos municipales o distritales, en los casos de sociedades de estos niveles de la administración.

(ii) Su objeto consiste en la realización de actividades industriales o comerciales. Por tal razón se trata de sociedades comerciales que deben constituirse mediante la celebración de un contrato de sociedad y el cumplimiento de los trámites y requisitos previstos en el Código de Comercio, según el tipo de sociedad de que se trate.

(iii) Su capital está conformado por aportes de particulares y de la Nación o de otras entidades públicas de cualquier clase, siempre que no se trate de meras inversiones financieras de carácter transitorio (o de tesorería).

- (iv) Son entidades descentralizadas por servicios, vinculadas a la Rama Ejecutiva del poder público en los órdenes nacional, departamental, distrital o municipal, motivo por el cual forman parte de la administración pública.
- (v) Están dotadas de personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa y financiera, por lo cual sus activos y rentas no forman parte del presupuesto general de la Nación. Sin perjuicio de lo anterior, sus excedentes o utilidades constituyen “recursos de capital” para la Nación, en la proporción que corresponda a esta dentro del capital de dichas compañías.
- (vi) Deben estar vinculadas a un ministerio o departamento administrativo (en el orden nacional).
- (vii) En su organización, funcionamiento y actividad están sometidas al derecho privado, con excepción de aquellos aspectos a los cuales se apliquen principios y reglas de derecho público, por disponerlo así expresamente la Constitución o la ley. Adicionalmente, aquellas sociedades que tengan una participación estatal igual o superior al 90% están sometidas al mismo régimen de las empresas industriales y comerciales del Estado.

(Recuperado en http://www.nuevaleislacion.com/files/susc/cdj/doct/ce_2206_14.pdf)

El análisis del marco regulatorio y legal tiene como propósito establecer la viabilidad jurídica del proceso de selección del socio estratégico y de la posterior constitución de una sociedad de economía mixta del orden municipal, organizada como sociedad por acciones simplificada. Para ello, se examina su articulación con los instrumentos de planeación nacional y territorial, el régimen de organización administrativa, las normas de contratación estatal, las disposiciones aplicables en materia de tránsito, transporte y seguridad vial, así como los aspectos presupuestales, fiscales, ambientales, laborales, tributarios, tecnológicos y de propiedad intelectual que resulten aplicables.

4. ANALISIS DE OFERTA

Desarrollar este punto teniendo en cuenta la información del Modelo de Abastecimiento Estratégico de Colombia Compra Eficiente <https://www.colombiacompra.gov.co/colombia-compra/modelo-de-abastecimiento-estrategico>

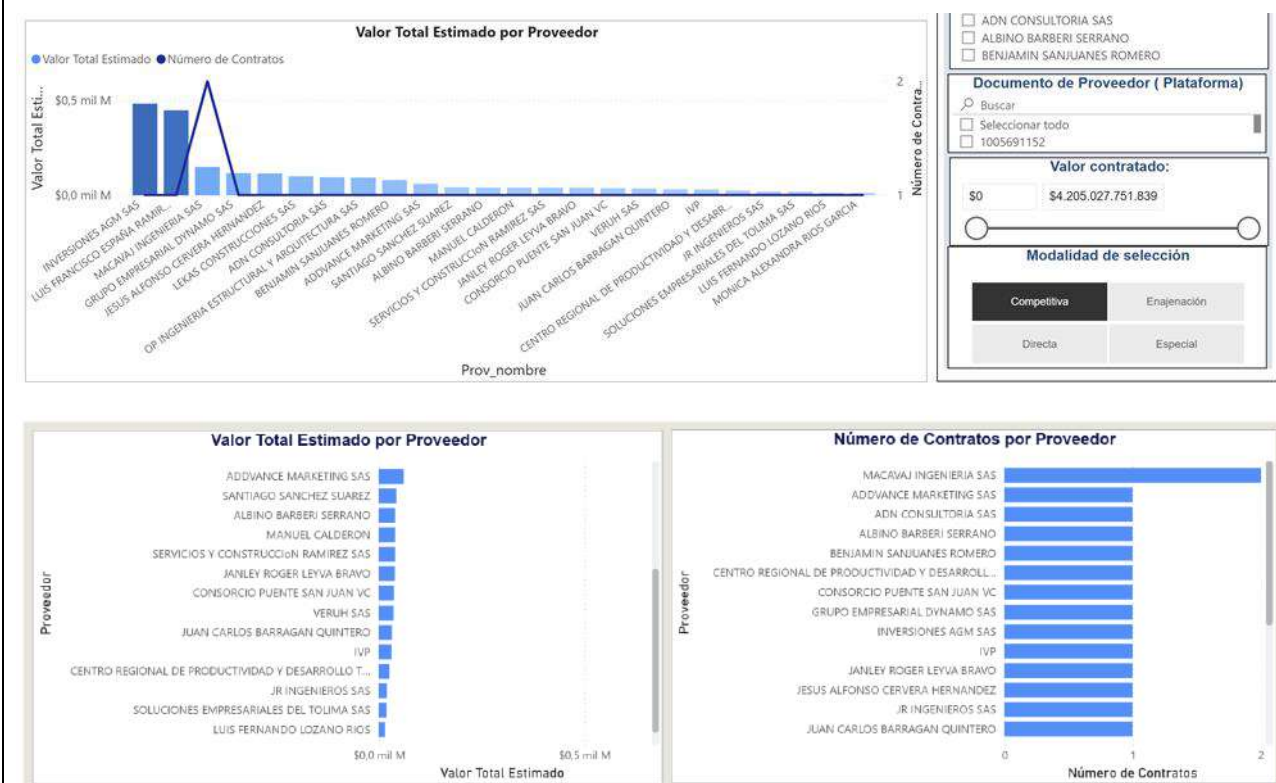
IDENTIFICACION	CODIGOS	DESCRIPCION
SEGMENTO	46	EQUIPOS Y SUMINISITROS DE DEFENSA, ORDEN PÚBLICO, VIGILANCIA Y SEGURIDAD
FAMILIA	4616	Seguridad y control público
CLASE	461615	CONTROL DE TRÁFICO
SEGMENTO	46	EQUIPOS Y SUMINISITROS DE DEFENSA, ORDEN PÚBLICO, VIGILANCIA Y SEGURIDAD
FAMILIA	4617	Seguridad, vigilancia y detección
CLASE	461716	EQUIPOS DE VIGILANCIA Y DETECCIÓN
SEGMENTO	80	Servicios de gestión, servicios profesionales de empresa y servicios administrativos
FAMILIA	8010	Servicios de asesoría de gestión
CLASE	801016	GERENCIA DE PROYECTOS
SEGMENTO	80	Servicios de gestión, servicios profesionales de empresa y servicios administrativos
FAMILIA	8016	Servicios de administración de empresas
CLASE	801615	SERVICIO DE APOYO GERENCIAL
SEGMENTO	81	Servicios basados en Ingeniería, Investigación y Tecnología
FAMILIA	8110	Servicios profesionales de ingeniería
CLASE	811022	INGENIERÍA DE TRANSPORTE
SEGMENTO	81	Servicios basados en Ingeniería, Investigación y Tecnología
FAMILIA	8111	Servicios informáticos
CLASE	811115	INGENIERÍA DE SOFTWARE O HARDWARE
SEGMENTO	81	Servicios basados en Ingeniería, Investigación y Tecnología
FAMILIA	8111	Servicios informáticos
CLASE	811117	SISTEMAS DE MANEJO DE INFORMACIÓN MIS
SEGMENTO	93	Servicios políticos y de asuntos cívicos
FAMILIA	9315	Servicios de administración y financiación pública
CLASE	9131515	ADMINISTRACIÓN PÚBLICA
PRODUCTO	913151501	Servicios financieros o de gestión administrativa de empresas públicas
PRODUCTO	913151515	Servicios de organismos administrativos



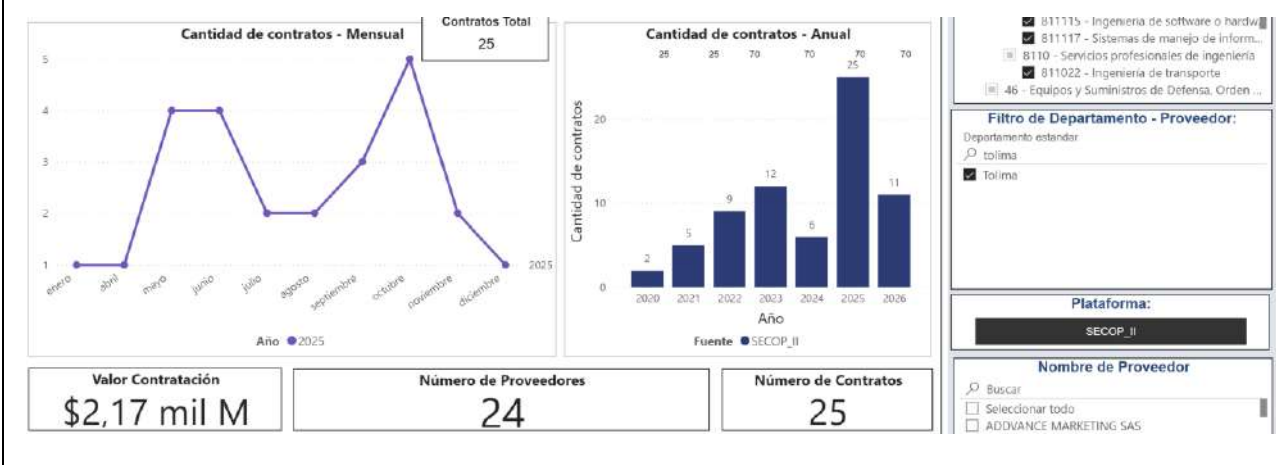
PROCESO:	GESTIÓN CONTRACTUAL
NOMBRE DE FORMATO:	ANÁLISIS DEL SECTOR
CÓDIGO:	FOR-GCO-038
VERSIÓN:	01
PÁGINA:	29 DE 44
VIGENTE DESDE:	2025/01/16



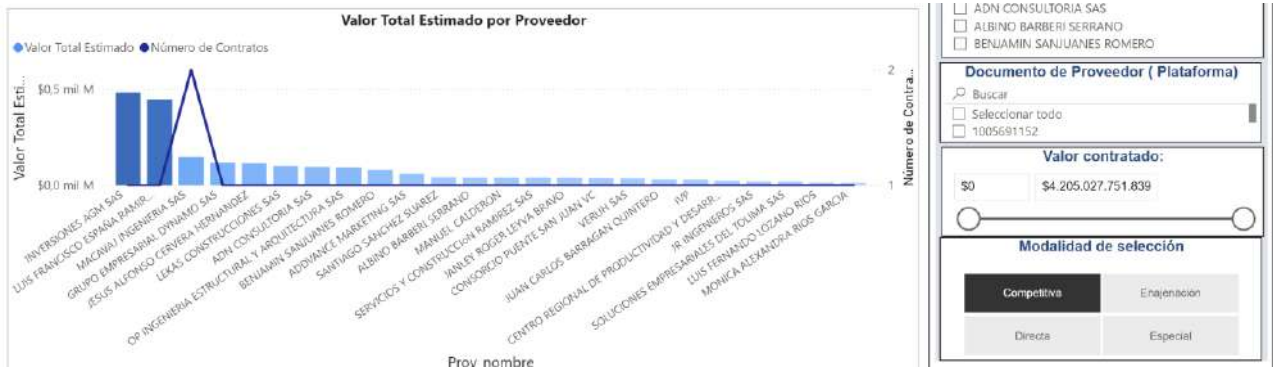
En las Gráficas se puede observar el valor total de los contratos suscritos en la vigencia 2025 en el departamento del Tolima, por un valor de \$ 2.925.862.752 a través del SECOP II. El filtro fue aplicado hasta CLASE.



En las gráficas se evidencia el valor total por proveedor y números de contratos suscritos



En los gráficos se evidencia el valor total estimado por proveedores, número de contratos por proveedor, numero de 24 proveedores y 25 contratos durante la vigencia 2025, en el departamento del Tolima.



En la gráfica se evidencia el valor total estimado por proveedor y el número de contratos por proveedor.



Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC						
Año	2025			Total		
	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación
8010 - Servicios de asesoría de gestión	20	\$2.474.286.277	84,57%	20	\$2.474.286.277	84,57%
8110 - Servicios profesionales de ingeniería	2	\$216.814.148	7,41%	2	\$216.814.148	7,41%
9315 - Servicios de administración y financiación pública	2	\$134.976.327	4,61%	2	\$134.976.327	4,61%
8111 - Servicios informáticos	1	\$60.000.000	2,05%	1	\$60.000.000	2,05%
4616 - Seguridad y control público	1	\$39.786.000	1,36%	1	\$39.786.000	1,36%
Total	26	\$2.925.862.752	100,00%	26	\$2.925.862.752	100,00%

En las gráficas anteriores se puede evidenciar el valor total estimado por la modalidad utilizada la contratación que se esté analizando; indicando que las modalidades contractuales fueron:

- Mínima Cuantía
- Licitación pública
- Concurso de méritos

3.2 Análisis de precios

Aportes públicos y su incorporación al capital social

El Acuerdo No. 008 de 2026 estableció que la participación del Municipio de Melgar no podrá ser inferior al cuarenta y cinco por ciento (45 %) del capital social y que los aportes públicos se realizarán en servicios, con fundamento en los correspondientes estudios técnicos, financieros y jurídicos.

En desarrollo de esta disposición, los aportes municipales deberán estar directamente relacionados con el objeto de la sociedad y podrán comprender aquellos servicios y capacidades institucionales susceptibles de valoración económica que resulten necesarios para la implementación y operación del modelo, de acuerdo con la estructuración definitiva de la sociedad.

La determinación de estos aportes deberá realizarse previamente a su incorporación al capital social, identificando para cada uno de ellos: (i) el servicio específico que será aportado; (ii) su alcance y condiciones de prestación; (iii) el período durante el cual será reconocido como aporte; (iv) la metodología y soporte

técnico de su valoración económica; (v) el título jurídico que habilita al Municipio para efectuarlo; y (vi) su equivalencia dentro del capital y participación accionaria municipal.

En consecuencia, el porcentaje del 45 % previsto para el Municipio no supone asignar arbitrariamente un valor a los servicios aportados. Su reconocimiento como aporte al capital social deberá estar respaldado por una valoración técnica, financiera, jurídica y contable que permita determinar su valor económico y establecer la correspondiente equivalencia accionaria, preservando el patrimonio público.

La identificación detallada, valoración y mecanismo de incorporación de dichos servicios deberá quedar definida en los documentos de estructuración y constitución de la sociedad y reflejarse, según corresponda, en el acto constitutivo, los estatutos y los documentos que soporten la integración del capital.

De esta manera, se garantiza trazabilidad entre el servicio aportado por el Municipio, su valoración económica y la participación accionaria que recibe como contraprestación, evitando que la participación pública se sustente en aportes indeterminados o carentes de valoración.

Del mismo modo, el estudio diagnóstico citado previamente, y con fundamento en el alcance previsto para la Sociedad de Economía Mixta y en las actividades que esta desarrollará, de conformidad con lo establecido en el artículo 4 del Acuerdo Municipal No. 008 de 2026, expedido por el Honorable Concejo Municipal de Melgar, se efectuó una verificación preliminar de las especificaciones técnicas y de los precios de mercado de los bienes, servicios y soluciones requeridos. Como resultado de este análisis, se estimó la inversión necesaria para la puesta en marcha del proyecto, la cual se resume a continuación:

Concepto	Valor estimado	Naturaleza
Inversión en componente SAST (sistema estructural, cámaras, procesamiento, cableado, socialización, señalización y licencias de software)	\$ 806.670.000	Inversión inicial
Inversión en central de apoyo y procesamiento (equipos, mobiliario, reformas locativas, vehículos operativos, hardware, almacenamiento y software de apoyo)	\$ 714.540.000	Inversión inicial
Etapas preoperativa (4 meses)	\$ 835.535.936	Inversión inicial
TOTAL, INVERSIÓN ESTIMADA	\$ 2.356.745.936	—

De acuerdo con el artículo quinto del Acuerdo No. 008 de 2026 El capital social estará integrado por aportes públicos y privados. La participación accionaria del Municipio no podrá ser inferior al cuarenta y cinco por ciento (45%) del capital social total de la sociedad. Los aportes públicos se realizarán en servicios, conforme a los estudios técnicos, financieros y jurídicos correspondientes y de acuerdo con las disposiciones legales vigentes.

Accionista	Participación	Rol
Municipio de Melgar (aporte estatal)	45%	Participación institucional, supervisión pública y protección de competencias indelegables
Socio estratégico privado	55%	Inversión, operación, dirección empresarial y control corporativo

Valor estimado del contrato

Para determinar el valor del presupuesto oficial se solicitó con el objeto de establecer el precio referenciado de acuerdo con la necesidad requerida por el Municipio:

Para efectos de la estructuración económica y financiera de la Sociedad de Economía Mixta, se establece como **valor económico de referencia del modelo la suma de CUATRO MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y CUATRO MILLONES NOVECIENTOS NOVENTA Y DOS MIL SEISCIENTOS ONCE PESOS M/CTE. (\$4.284.992.611).**

Este valor **no corresponde a un presupuesto oficial que deba ser pagado o desembolsado por el Municipio de Melgar con cargo a su presupuesto**, ni constituye por sí mismo una obligación de pago derivada del proceso de selección. Corresponde al valor económico de referencia utilizado para estructurar la participación de los socios y dimensionar los recursos requeridos para la puesta en funcionamiento de la sociedad y la implementación inicial del proyecto.

La estructuración parte de una participación del **55 % para el socio estratégico privado y del 45 % para el Municipio de Melgar**, así:

Participación	Modalidad prevista	Valor económico de referencia
Socio estratégico privado – 55 %	Aporte de capital e inversión privada conforme a la estructuración financiera	\$ 2.356.745.936
Municipio de Melgar – 45 %	Aportes valorizados en servicios, sujetos a identificación, valoración y soporte técnico, financiero, jurídico y contable	\$ 1.928.246.675
Valor económico de referencia – 100 %		\$ 4.284.992.611

El componente correspondiente al **55 % privado**, estimado en \$2.356.745.936, tiene como referencia las necesidades iniciales de inversión identificadas en el estudio, relacionadas con la implementación tecnológica, infraestructura, componentes operativos y demás requerimientos necesarios para la puesta en marcha del modelo. Estos recursos serán asumidos por el socio estratégico privado en los términos que finalmente se establezcan en la estructuración societaria y contractual.

Por su parte, el **45 % correspondiente al Municipio de Melgar**, equivalente económicamente a \$1.928.246.675, **no se plantea como una erogación presupuestal o desembolso en efectivo a favor del socio privado**. Su estructuración corresponde a la valoración de los servicios y recursos municipales que se vinculen al funcionamiento del modelo, entre ellos los costos atribuibles al personal de tránsito destinado al ejercicio de las competencias de autoridad, el personal de apoyo al proceso contravencional, los costos asociados al sostenimiento de la infraestructura física donde se desarrolla dicha función y los recursos destinados a la gestión, custodia y archivo de los procesos contravencionales, entre otros componentes que sean técnica y jurídicamente procedentes.

La valoración definitiva de dichos servicios deberá estar respaldada por una metodología que permita identificar el recurso o servicio aportado, su costo verificable, porcentaje de dedicación al proyecto cuando corresponda, período de reconocimiento y valor económico atribuible, con el propósito de garantizar trazabilidad entre los aportes municipales y la participación pública en la sociedad.

En consecuencia, el valor de **\$4.284.992.611 debe entenderse como una referencia económica para la estructuración financiera y societaria del proyecto y no como el precio de un contrato que deba ser cancelado por el Municipio**. La ejecución del modelo supone la concurrencia económica de los socios bajo modalidades diferentes: inversión y capital privado por parte del socio estratégico y aportes públicos valorizados en servicios por parte del Municipio, de conformidad con el Acuerdo No. 008 de 2026 y los documentos definitivos de estructuración de la sociedad.

La valoración de los aportes que realicen los socios se sustenta en una metodología verificable, que identifica para cada aporte el recurso concreto (dinero, bienes muebles o inmuebles, derechos, servicios de carácter técnico o entre otros), su titularidad acreditada mediante soporte documental, su disponibilidad efectiva para la sociedad, su costo verificable y el período en que será reconocido. Los aportes en especie serán valorados por un perito independiente o por el revisor fiscal, conforme a la normativa societaria aplicable, y su tratamiento jurídico, presupuestal, contable y societario quedará definido en el acuerdo de accionistas y en los estatutos. Se verificará que la modalidad de aporte propuesta sea admisible para integrar el capital de la Sociedad por Acciones Simplificada. Adicionalmente, se garantizará que ningún servicio que el Municipio deba prestar en ejercicio de sus competencias en materia de tránsito, movilidad y seguridad vial sea contabilizado como aporte del socio ni como aporte municipal, evitando así la doble contabilización. La participación accionaria de cada socio se respaldará en una estructuración financiera y societaria verificable, que soporte cada porcentaje con el valor de sus aportes y con los compromisos de inversión, y no en una estimación global del valor económico de referencia.

CARGA TRIBUTARIA. COSTOS DIRECTOS E INDIRECTOS

LA CELEBRACION DEL CONTRATO PODRIA ESTAR SUJETO A ESTAMPILLAS COMO:

 Alcaldía de MELGAR	PROCESO:	GESTIÓN CONTRACTUAL
	NOMBRE DE FORMATO:	ANÁLISIS DEL SECTOR
	CÓDIGO:	FOR-GCO-038
	VERSIÓN:	01
	PÁGINA:	33 DE 44
	VIGENTE DESDE:	2025/01/16

• **ESTAMPILLA PRO-CULTURA:** será del 1% para los contratos y sus adiciones que se encuentren de acuerdo con el siguiente rango: cuya cuantía sea igual o inferior a 2502 UVT antes de IVA y, será del 2 % cuya cuantía exceda los 2502 UVT antes de IVA si no se encuentran dentro de las exenciones señaladas en el artículo 266 del Acuerdo Municipal N°. 011 de 2021.

De conformidad numeral 2 del artículo 266 del Acuerdo Municipal N°. 011 de 2021, se encuentran exentos los Contratos de prestación de servicios con personas naturales cuya cuantía no supere los 825 UVT.

• **ESTAMPILLA PARA EL BIENESTAR DEL ADULTO MAYOR,** será del 4% sobre una base gravable del 100% del valor del contrato y sus adiciones, sino se encuentran dentro de las exenciones señaladas en el artículo 272 del Acuerdo Municipal N°. 011 de 2021.

De conformidad numeral 2 del artículo 272 del Acuerdo Municipal N°. 011 de 2021, se encuentran exentos los Contratos de prestación de servicios prestación de servicios con personas naturales cuya cuantía no supere los 825 UVT.

• **CONTRIBUCIÓN ESPECIAL PARA EL DEPORTE:** será del 2.5% para los contratos y sus adiciones que no se encuentren dentro de las exenciones señaladas en el artículo 283 parágrafo 1º del Acuerdo Municipal N°. 011 de 2021.

De conformidad parágrafo 1º del artículo 283 del Acuerdo Municipal N°. 011 de 2021, se encuentran exentos los convenios y contratos de condiciones uniformes de los servicios públicos domiciliarios, de prestación de servicios suscritos con personas naturales, educativos y los que tienen que ver con el refinanciamiento y el servicio de la deuda pública.

• **ESTAMPILLA PARA LA JUSTICIA FAMILIAR:** la tarifa es del 2% del valor del pago anticipado si lo hubiere, y de cada cuenta que se le pague al contratista, la base gravable es el valor bruto de los contratos, entendido como el valor a girar en cada orden de pago o anticipo sin incluir el impuesto al valor agregado IVA.

IMPUESTOS TERRITORIALES Y NACIONALES: de acuerdo con su actividad económica, sus responsabilidades tributarias y demás que el proponente deberá asumir de acuerdo con la naturaleza de su empresa de acuerdo con las normas del orden nacional y territorial.

4.2 Dinámica de producción, distribución y entrega

Por la naturaleza del proceso, la dinámica de producción, distribución y entrega no corresponde exclusivamente al suministro o mantenimiento de equipos tecnológicos, sino a una cadena de valor integral que comienza con la selección de un socio estratégico y continúa con la constitución, puesta en marcha y operación de una sociedad de economía mixta del orden municipal, organizada como sociedad por acciones simplificada y vinculada a la Secretaría de Movilidad de Melgar.

El socio estratégico deberá aportar capital, experiencia, conocimiento especializado, capacidad técnica y operativa, talento humano y acceso a soluciones tecnológicas que permitan desarrollar las actividades asignadas a la futura sociedad. La cadena de valor comprende las siguientes etapas:

1. **Selección del socio estratégico:** verificación de la capacidad jurídica, financiera, organizacional, técnica y tecnológica de los interesados, así como de su experiencia en actividades relacionadas con tránsito, movilidad, seguridad vial, sistemas tecnológicos y gestión de información.
2. **Constitución de la sociedad de economía mixta:** formalización de los aportes públicos y privados, suscripción de los estatutos, conformación de los órganos de dirección y administración, registro mercantil y realización de los demás trámites legales requeridos para el inicio de sus actividades.
3. **Capitalización y puesta en funcionamiento:** materialización de los aportes comprometidos, conformación del equipo de trabajo, adopción de la estructura organizacional y expedición de los reglamentos, manuales y procedimientos necesarios para el funcionamiento de la sociedad.
4. **Planeación y estructuración de las soluciones:** identificación y priorización de las necesidades de la Secretaría de Movilidad, definición de especificaciones técnicas y estructuración de los proyectos relacionados con gestión tecnológica, movilidad inteligente, seguridad vial y transformación digital.
5. **Adquisición e integración de bienes y servicios:** selección de fabricantes, distribuidores, desarrolladores, operadores y proveedores especializados; adquisición o licenciamiento de equipos, software y plataformas; e integración de los diferentes componentes tecnológicos y sistemas de información.
6. **Instalación e implementación:** despliegue, configuración y puesta en funcionamiento de cámaras de control de velocidad, sistemas de lectura automática de placas, infraestructura semafórica y de cámaras salvavidas o SAST.
7. **Operación y prestación de servicios:** desarrollo de las actividades de soporte a la gestión de tránsito y movilidad, incluyendo la operación tecnológica de los SAST, la gestión de la evidencia digital, la gestión documental, la analítica de datos, los observatorios de movilidad y los sistemas de información asociados.
8. **Soporte y mantenimiento:** ejecución del mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura tecnológica, actualización de software y firmware, atención de incidentes, reposición de

componentes y realización de pruebas periódicas para garantizar la disponibilidad, continuidad y confiabilidad de los sistemas. 9. Movilidad inteligente y transformación digital: estructuración y ejecución de proyectos orientados a la integración de tecnologías, automatización de procesos, interoperabilidad, generación de información en tiempo real y desarrollo de soluciones de ciudad inteligente. 10. Educación y prevención: diseño y ejecución de programas de educación vial, cultura ciudadana y prevención de la siniestralidad, articulados con los datos obtenidos de los sistemas de información y con las prioridades establecidas por la autoridad municipal. 11. Seguimiento y mejoramiento continuo: medición de indicadores, elaboración de informes, evaluación del desempeño de las soluciones implementadas y adopción de acciones de mejora conforme a las necesidades de la Secretaría de Movilidad. La distribución y entrega de los bienes y servicios se realizará a través de la sociedad de economía mixta, que articulará a fabricantes, distribuidores, desarrolladores, integradores y proveedores especializados para implementar las soluciones requeridas por el municipio. Dependiendo de su naturaleza, los resultados podrán materializarse en infraestructura instalada, plataformas tecnológicas, servicios de operación y mantenimiento, bases de datos, informes técnicos, indicadores, programas de educación vial y demás productos asociados con las funciones autorizadas. En todo caso, la sociedad de economía mixta actuará como instancia de apoyo técnico, tecnológico, operativo y administrativo. Por lo tanto, no podrá ejercer funciones propias de la autoridad de tránsito ni asumir competencias indelegables relacionadas con la regulación del tránsito, la imposición de sanciones, la valoración de las pruebas o la adopción de decisiones administrativas dentro de los procedimientos contravencionales. Perfil del Personal Capacitado Según estudio previo. El socio estratégico y la SEM deberán disponer de un equipo interdisciplinario con experiencia en gestión administrativa, jurídica y financiera; ingeniería de tránsito, transporte y seguridad vial; sistemas de información; telecomunicaciones; analítica de datos; gestión documental; semaforización; SAST; mantenimiento de infraestructura tecnológica; transformación digital y educación vial. El personal deberá acreditar la formación académica, las matrículas o licencias profesionales y la experiencia general y específica exigidas para cada actividad, de acuerdo con los requisitos del proceso de selección, los compromisos contenidos en la propuesta del socio estratégico, la estructura organizacional y los manuales adoptados por la sociedad, así como con las disposiciones legales aplicables.
5. ANALISIS DE LA DEMANDA Consulta en el Modelo de Abastecimiento Estratégico de Colombia Compra Eficiente https://www.colombiacompra.gov.co/colombia-compra/modelo-de-abastecimiento-estrategico A continuación se verifico plataforma del Secop I y Secop II, procesos de contratación terminados y liquidados desde la vigencia 2020 a 2025, con objetos similar o igual en el Municipio de Melgar (Tolima), al que se pretende celebrar: No se encontraron procesos similares en el municipio de Melgar:

 Alcaldía de MELGAR	PROCESO:	GESTIÓN CONTRACTUAL
	NOMBRE DE FORMATO:	ANÁLISIS DEL SECTOR
	CÓDIGO:	FOR-GCO-038
	VERSIÓN:	01
	PÁGINA:	35 DE 44
	VIGENTE DESDE:	2025/01/16

Buscar proceso

https://community.zecop.gov.co/Portal/Rendering/ContractProcessManagement/Index?currentLanguage=es-CO&Page=login&Country=CO&UserName=COJ

InicioRegistroBuscar Proceso de ContrataciónPlan anual de adquisiciones (PAA)

LoguearseBuscar Proceso de Contratación

ÚLTIMAS MODIFICACIONES
No se han encontrado

Buscar Proceso de Contratación

Criterios de búsqueda

Datos de la entidad

Buscar por nombre o número de documento

890709033 a: 890709033 e:

Datos de proceso

Buscar por el número de proceso, la descripción o la región

Límite sus resultados

Número del proceso

Descripción

Código UNSPSC

Región

Estado

Fecha de publicación desde

Fecha de publicación hasta

Fecha de presentación de ofertas desde

Tipo de proceso

Fecha de presentación de ofertas hasta

Fecha de apertura desde

Fecha de apertura hasta

Buscar resultados (Buscar resultados por/filtrando en)

Todos los avisos de contrato - La búsqueda simple solamente se hace sobre los campos "Referencia" y "Descripción", la visualización de los procesos de esta sección corresponde a los últimos 3 meses

Buscar búsqueda

País	Entidad/Estado	Referencia	Descripción	Fase actual	Fecha de publicación	Fecha de presentación de ofertas	Cuentas	Estado
No existen resultados que cumplan con los criterios de búsqueda especificados								

© VORTAL 2019 | Términos de uso | Herramientas | Soporte Técnico | Ayuda | Feedback Colombia

010000-02-0000 | www.contratacion.gov.co/portal | Lunes a Viernes 7:00 a.m. a 4

Se verifica en el Departamento del Tolima procesos de contratación, procesos de contratación con objetos similar o igual al que se pretende contratar:

- No se encontraron procesos similares en el Departamento de Tolima.

Buscar proceso

https://community.zecop.gov.co/Portal/Rendering/ContractProcessManagement/Index?currentLanguage=es-CO&Page=login&Country=CO&UserName=COJ

InicioRegistroBuscar Proceso de ContrataciónPlan anual de adquisiciones (PAA)

LoguearseBuscar Proceso de Contratación

ÚLTIMAS MODIFICACIONES
No se han encontrado

Buscar Proceso de Contratación

Criterios de búsqueda

Datos de la entidad

Buscar por nombre o número de documento

890709033 a: 890709033 e:

Datos de proceso

Buscar por el número de proceso, la descripción o la región

Límite sus resultados

Número del proceso

Descripción

Código UNSPSC

Región

Estado

Fecha de publicación desde

Fecha de publicación hasta

Fecha de presentación de ofertas desde

Tipo de proceso

Fecha de presentación de ofertas hasta

Fecha de apertura desde

Fecha de apertura hasta

Buscar resultados (Buscar resultados por/filtrando en)

Todos los avisos de contrato - La búsqueda simple solamente se hace sobre los campos "Referencia" y "Descripción", la visualización de los procesos de esta sección corresponde a los últimos 3 meses

Buscar búsqueda

País	Entidad/Estado	Referencia	Descripción	Fase actual	Fecha de publicación	Fecha de presentación de ofertas	Cuentas	Estado
No existen resultados que cumplan con los criterios de búsqueda especificados								

© VORTAL 2019 | Términos de uso | Herramientas | Soporte Técnico | Ayuda | Feedback Colombia

010000-02-0000 | www.contratacion.gov.co/portal | Lunes a Viernes 7:00 a.m. a 4

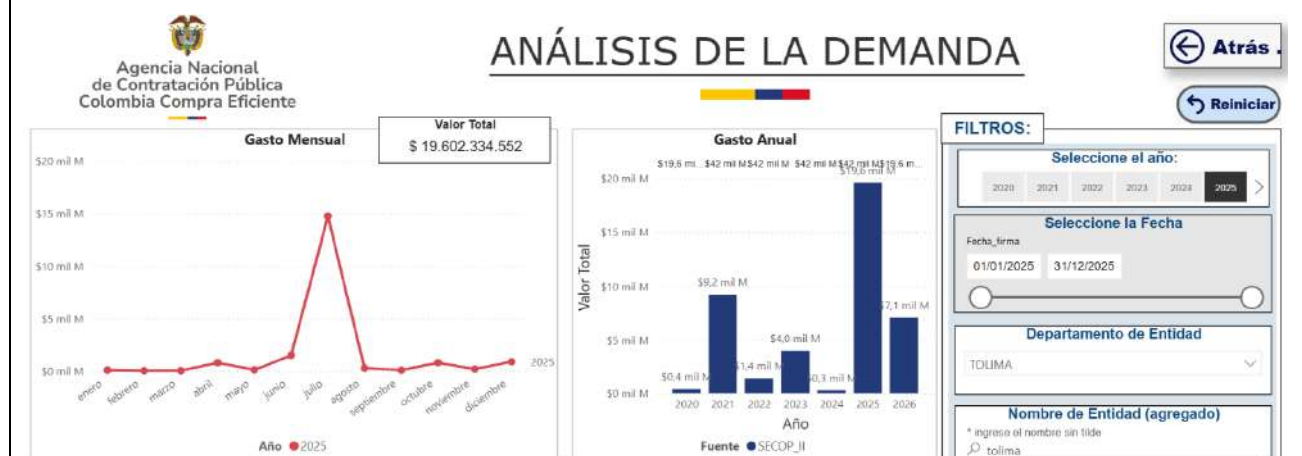
El análisis de la demanda evidencia que la selección de socios estratégicos para la conformación de sociedades de economía mixta orientadas a la gestión del tránsito, movilidad y seguridad vial constituye un mercado especializado y de carácter excepcional, respecto del cual no se identificaron antecedentes contractuales en el Municipio de Melgar ni en el Departamento del Tolima durante el período analizado. Los antecedentes identificados a nivel nacional permiten establecer que las entidades territoriales han acudido a procesos competitivos para seleccionar socios privados con capacidad financiera, técnica, tecnológica y operativa suficiente para participar en la estructuración y operación de sociedades de economía mixta con objetos relacionados con tránsito y movilidad.

Con el fin de complementar la búsqueda, se realizó un muestreo de otros procesos de contratación entre las vigencias 2020 y 2025, con objetos similar o igual, pero a nivel nacional, al que se pretende celebrar:

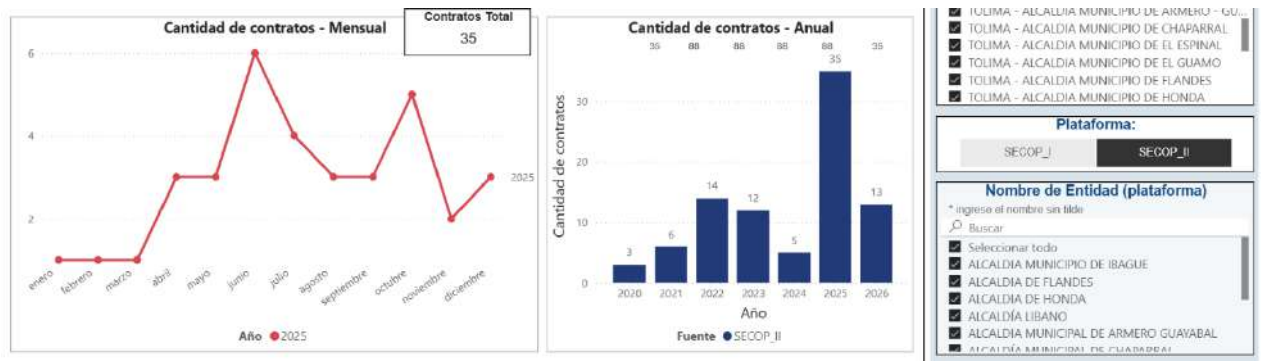
ENTIDAD ESTATAL	MODALIDAD	REFERENCIA	DESCRIPCION	CUANTIA	CONTRATISTA	PLAZO	ESTADO
MUNICIPIO DE CHIQUINQUIRA A+	Licitación pública	LP-CHIQ-002-2023	SELECCIONAR SOCIO ESTRATÉGICO QUE CONFORMARÁ CON EL MUNICIPIO DE CHIQUINQUIRA UNA SOCIEDAD DE ECONOMÍA MIXTA QUE FUNJA COMO INSTRUMENTO PARA LA TRANSFORMACIÓN TECNOLÓGICA, MODERNIZACIÓN Y SOSTENIBILIDAD DE LA MOVILIDAD Y DEMÁS SERVICIOS DE TRANSITO A CARGO DEL MUNICIPIO DE CHIQUINQUIRA	2.308.285.37	CONSORCIO SINNTEC	20 (Año(s))	Proceso adjudicado y celebrado
ALCALDÍA MUNICIPAL COTA	Licitación pública	LP-002-2025	SELECCION DE SOCIO ESTRATEGICO PARA LA CONSTITUCION CON EL MUNICIPIO DE COTA CUNDINAMARCA DE UNA SOCIEDAD DE ECONOMIA MIXTA DEL TIPO DE LAS SOCIEDADES POR ACCIONES SIMPLIFICADAS, CUYO OBJETO SOCIAL SE ENMARCA DENTRO DE LA PUESTA EN MARCHA Y OPERACIÓN DEL ORGANISMO DE TRANSITO, TRANSPORTE Y MOVILIDAD MUNICIPAL TIPO A, CON MIRAS A DAR CUMPLIMIENTO AL ACUERDO MUNICIPAL No. 15 DEL 2024	3.756.309.731	GROWING NETWORK SAS	25 (Año(s))	Proceso adjudicado y celebrado
DEPARTAMENTO DE CORDOBA	Licitación pública	ST-LP-001-2025	SELECCIONAR UN SOCIO ESTRATÉGICO PARA LA CONFORMACIÓN DE UNA SOCIEDAD DE ECONOMÍA MIXTA DEL ORDEN DEPARTAMENTAL EN LA MODALIDAD DE SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADAS, VINCULADA A LA SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD DE CÓRDOBA, QUE	0* (No implicó erogación presupuestal para el Departamento de Córdoba)	MOVITA S.A.S	20 (Año(s))	Proceso adjudicado y celebrado

				SIRVA DE APOYO EN TODAS LAS FUNCIONES Y COMPETENCIAS PROPIAS DE LA SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD DE CÓRDOBA				
ALCALDIA DISTRITO DE RIOHACHA	Licitación pública	LP-015-2022	SELECCIONAR UN SOCIO ESTRATÉGICO QUE CONFORMARÁ CON EL DISTRITO DE RIOHACHA UNA SOCIEDAD DE ECONOMÍA MIXTA QUE FUNJA COMO INSTRUMENTO PARA LA TRANSFORMACIÓN TECNOLÓGICA, MODERNIZACIÓN Y SOSTENIBILIDAD DE LA MOVILIDAD Y DEMÁS SERVICIOS A CARGO DEL DISTRITO DE RIOHACHA	6.743.401.990	GESTION CONSULTORIA Y SERVICIOS INTEGRALES GCSISAS	25 (Año(s))	Proceso adjudicado y celebrado	
MUNICIPIO DE REMEDIOS	Licitación pública	LP-SGSA-001-2025	SELECCIONAR AL SOCIO ESTRATÉGICO PRIVADO QUE PARTICIPARÁ EN LA CONSTITUCIÓN DE LA SOCIEDAD DE ECONOMÍA MIXTA DEL MUNICIPIO DE REMEDIOS - ANTIOQUIA, AUTORIZADA MEDIANTE EL ACUERDO MUNICIPAL 018 DE 2025, CUYA FINALIDAD ES FORTALECER LAS FUNCIONES DE TRÁNSITO, MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DE LA VÍA 4G DENTRO DE LA JURISDICCIÓN MUNICIPAL	4.590.000.000	MOVILIDAD DEL NORDESTE ANTIOQUEÑO SAS	20 (Año(s))	Proceso adjudicado y celebrado	

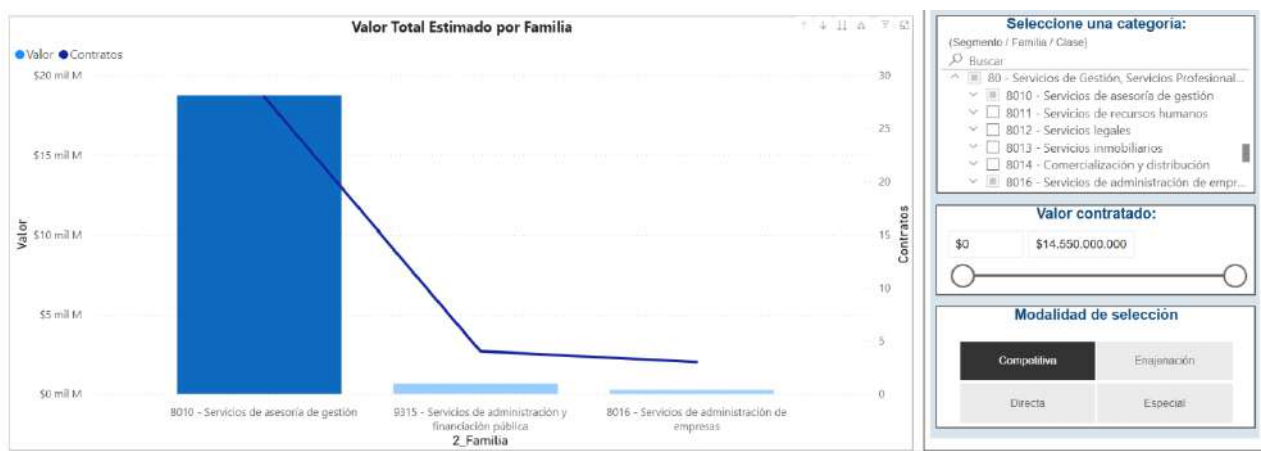
Se realiza el análisis de la demanda en los MunicipioS del Departamento del Tolima:



En las anteriores graficas se evidencia que se tomó referencia para estadísticas de los siguientes parámetros:
Vigencia: 01/01/2025 al 31/12/2025
Entidad: Tolima – Alcaldías
Valor contratos: \$ 19.602.334.552



Según la gráfica anterior se puede determinar los procesos contractuales desde 01/01/2025 hasta el 31/12/2025, en el Departamento del Tolima, procesos competitivos SECOP ii, suscribieron en total 65 contratos.



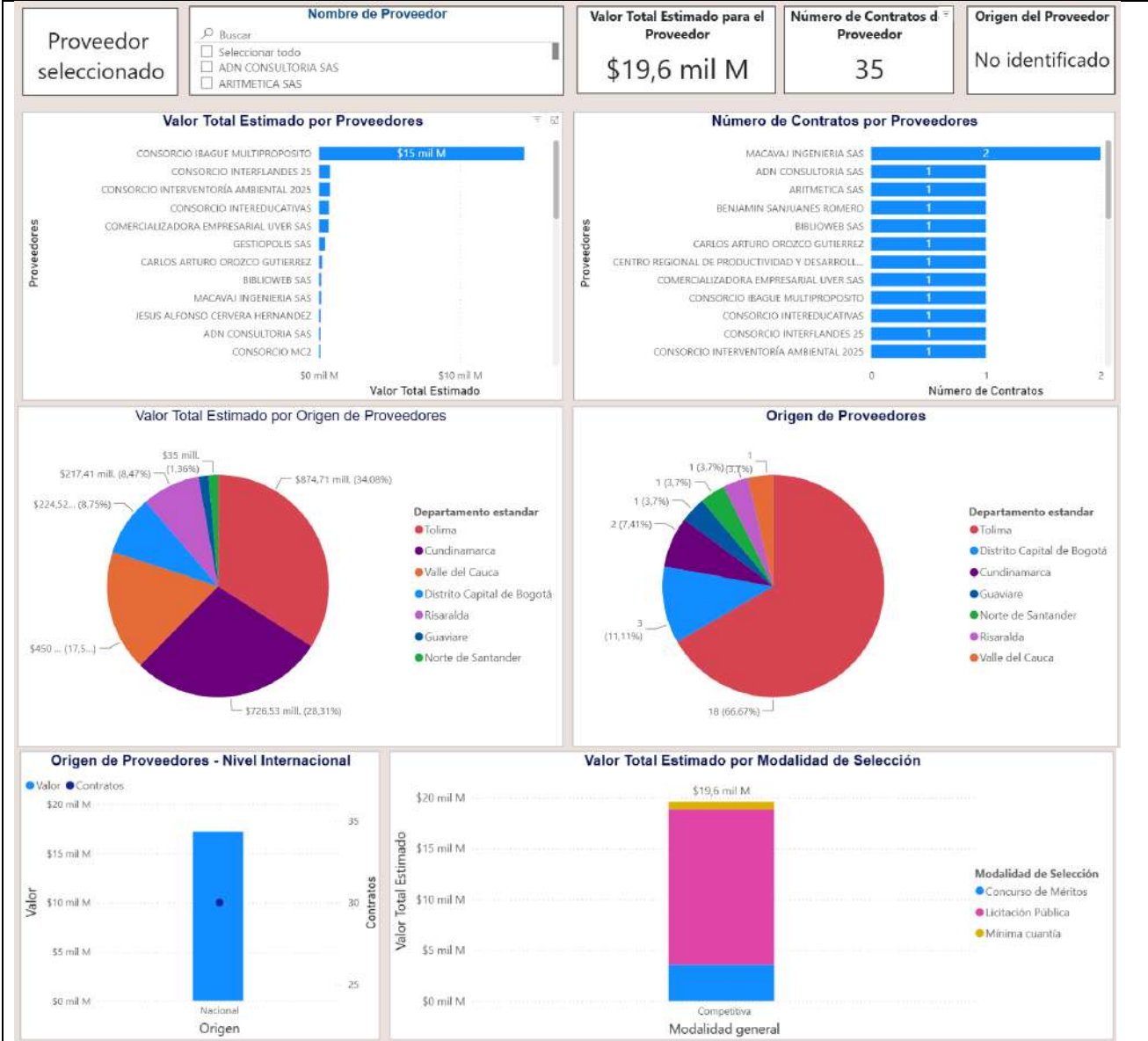
Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC						
Año	Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	2025			Total	
		Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor
2025	8010 - Servicios de asesoría de gestión	28	\$18.741.069.901	95,61%	28	\$18.741.069.901
2025	9315 - Servicios de administración y financiación pública	4	\$623.794.127	3,18%	4	\$623.794.127
2025	8016 - Servicios de administración de empresas	3	\$237.470.524	1,21%	3	\$237.470.524
2025	Total	35	\$19.602.334.552	100,00%	35	\$19.602.334.552

El comportamiento de la contratación por bienes y servicios, en la selección de categoría se tomó hasta la clase durante la vigencia 2025, en la gráfica automáticamente recopila hasta la familia;

La familia 8010 “Servicios de asesoría de gestión”, concentro el 95,61 % del valor del contrato, correspondiente a 28 contratos por un monto de \$ 18.741.069.901.

La familia 9315 “Servicios de administración y financiación pública”, se concentró el 3,18% a 4 contratos, por un monto de \$623.794.127

La familia 8016 “Servicios de administración de empresas”, se concentró el 1,21% a 3 contratos, por un monto de \$237.470.524.



La Gráfica anterior muestra los nombres de los proveedores que suscribieron los contratos durante las vigencias analizadas, adicional muestra que el origen de los proveedores que pertenecen al municipio del Tolima al 100%



Se puede evidenciar en las gráficas anteriores, el valor de los contratos suscritos por cada proveedor, la cantidad de contratos y el origen de los mismos.

6. ANALISIS FINANCIERO

Conforme a lo establecido en el artículo 2.2.1.1.1.5.3 y el artículo 2.2.1.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015, así como en el Manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los Procesos de Contratación expedido por Colombia Compra Eficiente, la Entidad realizó el análisis de la capacidad financiera y de la capacidad organizacional del sector económico relacionado con el objeto contractual, con el fin de establecer requisitos habilitantes objetivos, proporcionales y acordes con las condiciones reales del mercado, teniendo

en cuenta que dichos requisitos deben ser adecuados y proporcionales a la naturaleza, valor, plazo, forma de pago, riesgos y complejidad del contrato, de conformidad con el principio de selección objetiva.

La caracterización del mercado se efectuó utilizando la Clasificación Industrial Internacional Uniforme – CIIU Rev. 4 A.C., seleccionando las sociedades pertenecientes a la Sección O – Administración pública y defensa y Sección J – Información y comunicaciones y Sección G – Comercio al por mayor y al por menor, por tratarse de la actividad económica que refleja de manera más cercana las condiciones financieras de las organizaciones que podrían prestar los servicios asociado al objeto definido para el proceso contractual.

La información financiera fue obtenida del Sistema Integrado de Información Societaria – SIIS de la Superintendencia de Sociedades, consultando los Reportes Masivos, Tipo de entrada: Pymes Individuales, con información financiera reportada con corte al 31 de diciembre de 2025. La información utilizada corresponde a la última información financiera oficial disponible al momento de elaborar los estudios previos.

Sección	División	Descripción
A	01-03	Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca
B	05-09	Explotación de minas y canteras
C	10-33	Industrias manufactureras
D	35	Suministro de electricidad, gas, vapor, y aire acondicionado
E	36-39	Distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental
F	41-43	Construcción
G	45-47	Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores, y motocicletas
H	49-53	Transporte y almacenamiento
I	51-56	Alojamiento y servicios de comida
J	58-63	Información y comunicaciones
K	64-66	Actividades financieras y de seguros
L	68	Actividades inmobiliarias
M	69-75	Actividades profesionales, científicas y técnicas
N	77-82	Actividades de servicios administrativos y de apoyo
O	84	Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria
P	85	Educación
Q	86-88	Actividades de atención de la salud humana y de asistencia social
R	90-93	Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación
S	94-96	Otras actividades de servicios
T	97-98	Actividades de los hogares en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio
U	99	Actividades de organizaciones y entidades extraterritoriales

El análisis de los indicadores financieros y de capacidad organizacional permite evaluar la solidez económica y el desempeño operativo de las empresas que participan en el sector relacionado con el proceso de selección. Estos indicadores se calculan a partir de la información contable y financiera disponible y permiten examinar aspectos como la liquidez, el nivel de endeudamiento, la capacidad para atender obligaciones financieras y la rentabilidad de las organizaciones.

Su aplicación facilita tanto la evaluación individual de la situación financiera de cada empresa como la comparación de su desempeño frente a otras organizaciones del mismo sector. De esta manera, se obtiene una referencia objetiva sobre las condiciones financieras y organizacionales del mercado y sobre la capacidad de los posibles interesados para asumir las obligaciones derivadas del contrato.

Los requisitos habilitantes de capacidad financiera y organizacional deben guardar relación directa y proporcional con la naturaleza, el alcance, el valor y los riesgos del proceso contractual. En consecuencia, su definición debe sustentarse en el conocimiento del sector, el análisis de la información financiera disponible y la aplicación de herramientas estadísticas que permitan establecer condiciones adecuadas, razonables y acordes con la realidad del mercado, sin restringir injustificadamente la participación plural de oferentes.

Para efectuar este análisis, el Municipio de Melgar tomó como referencia lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015 y examinó la información financiera reportada por empresas cuya actividad económica guarda relación con el objeto del proceso. Para ello, se utilizaron los estados financieros disponibles en las bases de datos de la Superintendencia de Sociedades, los cuales constituyen un insumo para caracterizar el comportamiento económico y financiero del sector.

A partir de la muestra seleccionada, se calcularon los indicadores de capacidad financiera correspondientes al índice de liquidez, el nivel de endeudamiento y la razón de cobertura de intereses. Asimismo, se determinaron los indicadores de capacidad organizacional relacionados con la rentabilidad sobre el patrimonio y la rentabilidad sobre los activos. Posteriormente, se analizaron los resultados obtenidos y se calcularon las medidas estadísticas correspondientes, incluida la media aritmética. Estos resultados

constituyen un insumo técnico para establecer los requisitos financieros y organizacionales aplicables al proceso de selección, atendiendo criterios de proporcionalidad, razonabilidad y pluralidad de oferentes.

Los resultados obtenidos para la muestra analizada se presentan a continuación:

NIT	RAZÓN SOCIAL	ÍNDICE DE LIQUIDEZ %	NIVEL DE ENDEUDAMIENTO %	RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES	RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO %	RENTABILIDAD DEL ACTIVO %
900912034	BIZAGI LATAM SAS	1,55	61%	0	5%	2%
900756412	FIBERHOME TELECOMMUNICATION TECHNOLOGIES CO LTD SUCURSAL COLOMBIA	1,39	94%	0	6%	0%
900374554	FYCO TELECOMUNICACIONES SAS	0,53	88%	1,38	33%	4%
830140321	Huawei Technologies Colombia SAS	1,02	88%	0,6	34%	4%
811023886	INGENEO SAS	2,76	58%	0	9%	4%
901741746	INSPIRINGPGD COLOMBIA S.A.S	1,82	89%	0	41%	4%
901453880	KYNDRYL COLOMBIA SAS	1,4	69%	0	14%	4%
900091709	LICENCIAS ONLINE SAS	1,23	82%	0	18%	3%
900365105	LOGICALIS COLOMBIA SAS	1	96%	0,71	5%	0%
830124633	ROAD TRACK DE COLOMBIA SAS	1,46	85%	0,97	22%	3%
900320612	SAP Colombia SAS	1	85%	5,24	18%	3%
901122402	SCOTIA GLOBAL BUSINESS SERVICES COLOMBIA S.A.S	2,65	55%	1,95	9%	4%
900294476	SYSTEMICO SOFTWARE S.A.S	0,49	77%	8,63	16%	4%
901196744	TELESOURCE SAS	1,21	83%	0	24%	4%
900466896	ZTE COLOMBIA SAS	1,11	91%	0,35	11%	1%
PROMEDIO		1,37	80%	1,32	18%	2%
MAXIMO		2,76	96%	8,63	41%	4%
MINIMO		0,49	55%	0	5%	0%

Fuente: Basado en reporte de [SIIS - /massivereports](#)

Con base a la información obtenida por la superintendencia de sociedades, se promedia el valor de cada indicador con las empresas registradas y se efectúan las correspondientes operaciones matemáticas arrojando los siguientes indicadores:

ÍNDICE DE LIQUIDEZ	1,37
ÍNDICE DE ENDEUDAMIENTO	80%
CAPITAL DE TRABAJO	100%
RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES	8,63
RENTABILIDAD SOBRE PATRIMONIO	0,18
RENTABILIDAD SOBRE ACTIVOS	0,02

De igual manera se analizan los indicadores financieros para proyectos similares encontrados en Secop II a nivel nacional:

 Alcaldía de MELGAR	PROCESO:	GESTIÓN CONTRACTUAL
	NOMBRE DE FORMATO:	ANÁLISIS DEL SECTOR
	CÓDIGO:	FOR-GCO-038
	VERSIÓN:	01
	PÁGINA:	42 DE 44
	VIGENTE DESDE:	2025/01/16

PROCESO	INDICE DE LIQUIDEZ	INDICE DE ENDEUDAMIENTO	RAZON DE COBERTURA DE INTERESES	CAPITAL DE TRABAJO	RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	RENTABILIDAD DEL ACTIVO
MUNICIPIO DE CHIQUINQUIRA+ LP-CHIQ-002-2023	>= 1,41	<= 0,66	Mayor o igual 3,16	Igual o mayor a la inversión inicial estimada	Mayor o igual a 0,10	Mayor o igual a 0,03
ALCALDÍA MUNICIPAL COTA LP-002-2025	>= 8,41	<= 0,41	-	1,5 de la inversión del socio privado	>= 0,25	> = 0,14
DEPARTAMENTO DE CORDOBA ST-LP-001-2025	Mayor o igual a 2,5	Menor o igual a 0,45	Mayor o igual a 8	≥100% a la inversión inicial estimada	Mayor o igual a 0,25	Mayor o igual a 0,15
ALCALDIA DISTRITO DE RIOHACHA LP-015-2022	Mayor o igual 1,05	Igual o Menor a 73%	Igual o Superior a 1	Mayor o igual al 50% de la inversión	Mayor o igual a 2%	Mayor o igual a 1%
MUNICIPIO DE REMEDIOS LP-SGSA-001-2025	Mayor o igual a 2,5	Menor o igual 30%	Mayor o igual 3	Mayor o igual al 30% de la inversión total inicial	Mayor o igual a 0,04	Mayor o igual a 0,04

Para garantizar la capacidad financiera y organizacional, se evaluarán los siguientes índices:

INDICADOR	FORMULA	ÍNDICE REQUERIDO
INDICE DE LIQUIDEZ	Activo Corriente / Pasivo Corriente	Mayor o igual a 1,4
INDICE DE ENDEUDAMIENTO	Pasivo Total / Activo Total	Menor o igual a 80%
RAZON DE COBERTURA DE INTERESES	Utilidad Operacional / Gasto de intereses	Mayor o igual a 8,00
CAPITAL DE TRABAJO	Capital de Trabajo (CT) = Activo Corriente (AC) – Pasivo Corriente (PC)	Igual o Mayor al 100% de la inversión del socio estratégico.

INDICADOR	FORMULA	ÍNDICE REQUERIDO
RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	Utilidad Operacional / Total Patrimonio	Mayor o igual a 0,14
RENTABILIDAD DEL ACTIVO	Utilidad Operacional / Activo Total	Mayor o igual a 0,02

Índice de Liquidez (IL): El proponente deberá acreditar un índice de liquidez igual o superior a **1,4**. Este requisito permite verificar que dispone de activos corrientes suficientes para atender sus obligaciones de corto plazo y ejecutar las actividades contractuales sin depender de anticipos. De esta manera, se busca garantizar la disponibilidad de recursos para iniciar, desarrollar y culminar adecuadamente el contrato.

Índice de Endeudamiento (IE): El proponente deberá acreditar un índice de endeudamiento igual o inferior a **0,80 (80 %)**. Este indicador permite evaluar el nivel de participación de las obligaciones financieras sobre el total de los activos y, por tanto, la solidez y autonomía financiera del interesado. El límite establecido busca asegurar que el futuro contratista cuente con capacidad suficiente para asumir nuevas obligaciones durante la ejecución contractual, sin comprometer su estabilidad financiera.

Razón de Cobertura de Intereses (RCI): Este indicador se obtiene al dividir la utilidad operacional entre los gastos por intereses. El proponente deberá acreditar una razón de cobertura de intereses igual o superior a **8**, con el propósito de demostrar que sus resultados operacionales son suficientes para atender los costos asociados a sus obligaciones financieras. Una mayor cobertura representa una mejor capacidad de pago y, en consecuencia, un menor riesgo de incumplimiento financiero durante la ejecución del contrato.

El cálculo de estos índices se realizó de la siguiente manera:

INDICADORES FINANCIEROS

Índice de Liquidez (IL): El proponente deberá acreditar un índice de liquidez igual o superior a **1,4**. Este requisito permite verificar que dispone de activos corrientes suficientes para atender sus obligaciones de corto plazo y ejecutar las actividades contractuales sin depender de anticipos. De esta manera, se busca garantizar la disponibilidad de recursos para iniciar, desarrollar y culminar adecuadamente el contrato.

Índice de Endeudamiento (IE): El proponente deberá acreditar un índice de endeudamiento igual o inferior a **0,80 (80 %)**. Este indicador permite evaluar el nivel de participación de las obligaciones financieras sobre el total de los activos y, por tanto, la solidez y autonomía financiera del interesado. El límite establecido busca asegurar que el futuro contratista cuente con capacidad suficiente para asumir nuevas obligaciones durante la ejecución contractual, sin comprometer su estabilidad financiera.

Razón de Cobertura de Intereses (RCI): Este indicador se obtiene al dividir la utilidad operacional entre los gastos por intereses. El proponente deberá acreditar una razón de cobertura de intereses igual o superior a **8**, con el propósito de demostrar que sus resultados operacionales son suficientes para atender los costos asociados a sus obligaciones financieras. Una mayor cobertura representa una mejor capacidad de pago y, en consecuencia, un menor riesgo de incumplimiento financiero durante la ejecución del contrato.

El cálculo de estos índices se realizó de la siguiente manera:

7. Criterios ambientales y sociales:

7.1 Etapa precontractual

CRITERIOS AMBIENTALES	MEDIO DE VERIFICACION
El proponente deberá acreditar o manifestar que dentro de la estructuración y operación de las soluciones tecnológicas asociadas al objeto se contemplarán medidas orientadas a la eficiencia energética y al uso eficiente de los recursos.	Documento técnico de la propuesta y/o carta de compromiso suscrita por el representante legal.
El proponente deberá contemplar mecanismos para la gestión integral de los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos - RAEE que puedan generarse durante la implementación, operación, mantenimiento, reposición o desmonte de los equipos tecnológicos vinculados al objeto.	Carta de compromiso suscrita por el representante legal y documento técnico de la propuesta.
El proponente deberá incorporar criterios de movilidad sostenible mediante el uso de soluciones tecnológicas orientadas a optimizar la gestión del tránsito, mejorar la movilidad y contribuir a la reducción de desplazamientos innecesarios, congestión y emisiones, cuando técnicamente resulte aplicable	Documento técnico de la propuesta, en el cual se describan las soluciones y medidas previstas

7.2 Etapa contractual

CRITERIOS AMBIENTALES	MEDIO DE VERIFICACION
Dentro del proceso contractual queda señalado que el futuro contratista tiene que cumplir con: - Que los residuos generados del mantenimiento preventivo y correctivo de los equipos son de manejo diferenciado (Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos – RAEE), se hace necesario que el contratista entregue soportes del manejo, recolección, transporte, tratamiento y/o disposición final de estos residuos, (gestión con empresas que cuenten con licencia ambiental).	Informe con soportes del manejo, recolección, transporte, tratamiento y/o disposición final de los RAEE. Certificados de disposición del material. Decreto 1076 de 2015. Título 2. Capítulo 3. Sección 2 Artículo 2.2.2.3.2.3 Ley 1672 de 2013. Artículo 6 Numeral 5
Dentro del proceso contractual queda señalado que el futuro contratista tiene que cumplir con: - El uso de químicos para la limpieza y mantenimiento de los equipos, el proveedor se compromete a mantener en el lugar de trabajo las fichas de datos de seguridad de los productos usados y éstos últimos tienen que permanecer rotulados acordes con la normatividad vigente, - Debe asegurar que el personal que manipule y haga limpieza de los equipos con dichos productos	Declaración juramentada del proveedor. Ley 55 de 1993. Artículo 6, 7, 8 y 15

cuenten con los materiales y EPP’S necesarios para realizar la actividad.	
- Gestión de residuos de construcción y demolición (RCD): Los residuos provenientes de excavaciones puntuales, retiro de pavimentos, concretos, bordillos, andenes, cimentaciones y demás obras deberán separarse, almacenarse temporalmente, transportarse y entregarse en sitios autorizados. Se prohíbe su abandono en el espacio público, zonas verdes, lotes, cuerpos de agua o redes de alcantarillado.	Programa o procedimiento de manejo de RCD; estimación de cantidades; registros fotográficos; comprobantes de transporte; actas de entrega y certificados de aprovechamiento o disposición final. Resolución 472 de 2017, modificada por la Resolución 1257 de 2021.
ANÁLISIS DE RIESGOS: <i>Se anexa matriz.</i>	
Fecha de Elaboración: Octubre de 2026	
Correo electrónico del responsable del proceso:	

FIRMA DEL RESPONSABLE	 FIRMA: JHON FREDY ORTIZ CEPEDA Cargo: Secretario de Movilidad
Proyectó	 FIRMA: JUAN SEBASTIAN BASTO JARAMILLO Abogado – Contratista SEC MOV