ANÁLISIS DEL SECTOR	
FECHA	OCTUBRE DE 2026
OBJETO DEL PROCESO	"EL CONTRATISTA SE OBLIGA CON EL MUNICIPIO DE SANTANDER DE QUILICHAO A REALIZAR LA CONSULTORÍA PARA DIAGNOSTICAR Y CARACTERIZAR LA ILEGALIDAD E INFORMALIDAD EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN EL MUNICIPIO; EVALUAR LA CAPACIDAD INSTITUCIONAL DEL ORGANISMO DE TRÁNSITO; IDENTIFICAR Y PRIORIZAR LAS MODALIDADES, ZONAS, CORREDORES Y FRANJAS HORARIAS CRÍTICAS; Y FORMULAR EL PLAN ESTRATÉGICO DE CONTROL CONTRA LA ILEGALIDAD EN EL TRANSPORTE (PECCIT), INCLUYENDO EL PLAN DE IMPLEMENTACIÓN, METAS, INDICADORES, RESPONSABLES Y MECANISMOS Y FORMATOS DE SEGUIMIENTO Y REPORTE, ASÍ COMO REALIZAR SU VALIDACIÓN Y SOCIALIZACIÓN CON LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD".
MODALIDAD DE SELECCIÓN	CONTRATACIÓN DE MÍNIMA CUANTÍA
DEPENDENCIA	SECRETARIA DE MOVILIDAD

INTRODUCCION

El Municipio de Santander de Quilichao, a través de la Secretaría de Movilidad, requiere adelantar un proceso de contratación para la prestación de servicios de consultoría especializada orientados al diseño y formulación del Plan Estratégico de Control Contra la Ilegalidad en el Transporte – PECCIT, como instrumento técnico para fortalecer las acciones de inspección, vigilancia y control frente a las diferentes manifestaciones de ilegalidad e informalidad en el transporte que se presentan en el municipio.

La necesidad se encuentra relacionada con las condiciones particulares del municipio, entre ellas su crecimiento urbano, la dinámica de movilidad, su ubicación estratégica como nodo de conexión regional y la existencia de sectores urbanos y rurales que requieren una adecuada caracterización y priorización de las problemáticas asociadas al transporte informal e ilegal.

La consultoría permitirá contar con un diagnóstico técnico e institucional, la caracterización de las modalidades y zonas con mayor incidencia, la identificación y priorización de corredores, sectores y franjas horarias, así como la formulación de estrategias, programas, acciones, indicadores y mecanismos de seguimiento que integren el PECCIT y orienten su posterior implementación.

La contratación comprende actividades de planeación y alistamiento, diagnóstico y caracterización, trabajo de campo y recopilación de información, análisis y priorización, formulación del PECCIT y del plan de implementación, validación, socialización y ajustes, y entrega final del documento con sus respectivos anexos técnicos y archivos editables, de acuerdo con las condiciones establecidas en los Estudios Previos. Estas actividades se desarrollarán conforme a las siete fases técnicas definidas para la consultoría.

OBJETIVO

Identificar y analizar las características del sector económico relacionado con los servicios de consultoría especializada requeridos para el diseño y formulación del Plan Estratégico de Control Contra la Ilegalidad en el Transporte – PECCIT, desde las perspectivas legal, económica, comercial, organizacional y técnica, con el fin de

establecer las condiciones del mercado, identificar posibles proveedores, analizar antecedentes de contratación y determinar referencias que permitan sustentar las condiciones y el valor estimado del proceso de contratación.

ALCANCE

El presente Análisis del Sector comprende el estudio de las condiciones del mercado relacionadas con la prestación de servicios de consultoría especializada en las áreas de transporte, tránsito, movilidad, seguridad vial, planificación y control, particularmente aquellas relacionadas con el diagnóstico, caracterización, priorización y formulación de estrategias para prevenir y controlar la ilegalidad e informalidad en el transporte.

El análisis comprende, entre otros aspectos:

1. Las condiciones legales que regulan la contratación y el objeto del servicio.
2. Las características económicas y comerciales del sector de consultoría especializada.
3. La identificación de los posibles oferentes del servicio.
4. El análisis de la demanda de la entidad y de las características específicas de la necesidad.
5. La revisión de antecedentes de contratación de servicios iguales o similares.
6. El análisis de las condiciones técnicas requeridas para la ejecución de la consultoría.
7. La identificación de referencias económicas que permitan establecer la razonabilidad del presupuesto oficial.

El análisis se desarrolla de manera proporcional a la naturaleza, complejidad y valor del proceso, conforme al deber de las entidades estatales de conocer el sector relacionado con el objeto contractual. Para 2026, además, el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015 exige considerar los impactos económicos, sociales y ambientales directos e indirectos del servicio durante su ciclo de vida, bajo un análisis proporcional al objeto, valor, complejidad, tipo de contrato y riesgos identificados.

DESARROLLO

El presente análisis comprende las siguientes etapas:

1. Análisis del mercado.
2. Análisis de la demanda.
3. Análisis de la oferta.
4. Antecedentes de contratación.
5. Análisis técnico y económico.
6. Determinación y justificación del presupuesto oficial.

1. ANALISIS DEL MERCADO

El artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015 establece el deber de las entidades estatales de realizar, durante la etapa de planeación, el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del proceso de contratación desde las perspectivas legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de análisis de riesgos. Este análisis debe quedar documentado en los documentos del proceso.

De acuerdo con la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, el análisis del sector constituye una actividad de planeación orientada a conocer las condiciones del mercado que pueden incidir en el proceso de selección y en las condiciones del negocio que pretende celebrar la entidad, y debe realizarse independientemente de la modalidad de selección.

Para el presente proceso, el análisis se concentra en el sector de servicios profesionales de consultoría especializada en transporte, tránsito y movilidad, teniendo en cuenta que el objeto contractual corresponde a la

formulación de un instrumento técnico y estratégico para fortalecer las acciones de control contra la ilegalidad en el transporte.

Los parámetros financieros habilitantes exigidos en el 100% de los procesos relacionados anteriormente son: Índice de Liquidez, Índice de Endeudamiento y Razón de Cobertura de Intereses; el 50% de los procesos en estudio además de establecer los anteriormente parámetros mencionados se requirió el Capital de Trabajo; a estos valores encontrados se aplicó la media, la mediana y la media acotada, datos que se referencian a continuación:

MEDIDA	INDICE DE LIQUIDEZ	INDICE DE ENDEUDAMIENTO	RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES
PROMEDIO	2,74	0,42	1,00
MEDIA	0,00	0,39	0,00
MEDIANA	2,00	0,40	1,00

ANÁLISIS DE DATOS

La muestra en estudio indica el comportamiento de los parámetros exigidos para la contratación de consultorías en el sector de agua potable y saneamiento básico.

ÍNDICE DE LIQUIDEZ

De las muestras tomadas, las cuales tienen un índice de liquidez entre: valor mínimo 1,0 y valor máximo 5, la mediana arroja un valor de 2,00.

N.º DE PROCESO	INDICE DE LIQUIDEZ
AMJI CMA 009 DE 2019	0
CMA-2019-003	5
C.M. 001-2019	2
CM-024-2019	1
PCMCST 002-2019	4
PCMCST 002-2019	5
CMA-001-2020	2,19

PROMEDIO	2,74
MEDIA	0,00
MEDIANA	2,00

De conformidad con el anterior análisis, las medidas de tendencia central justifican que para "los diferentes procesos de contratación de consultoría de formulación de planes locales de seguridad vial, el índice de liquidez que se exija sea mayor o igual a 2,00 pero en aras de garantizar una mayor concurrencia de proponentes y de acuerdo al pacto de transparencia firmado por el Departamento del Cauca, la Entidad adopta como requisito de índice de liquidez >= 2 por ser un valor próximo a la media del análisis.

ÍNDICE DE ENDEUDAMIENTO

De las muestras tomadas, las cuales tienen un índice de endeudamiento entre: valor mínimo 0.50 y valor máximo 0.70, la mediana arroja un valor de 0.40.

N.º DE PROCESO	INDICE DE ENDEUDAMIENTO
AMJI CMA 009 DE 2019	0,5

CMA-2019-003	0,35
C.M. 001-2019	0,4
CM-024-2019	0,7
PCMCST 002-2019	0,3
PCMCST 002-2019	0,15
CMA-001-2020	0,57

PROMEDIO	0,42
MEDIA	0,39
MEDIANA	0,40

De conformidad con el anterior análisis, las medidas de tendencia central justifican que para los diferentes procesos de contratación de consultoría de formulación de planes locales de seguridad vial, el índice de endeudamiento que se exija sea menor o igual a 0.40, pero en aras de garantizar una mayor concurrencia la Entidad adopta como requisito de índice de endeudamiento <= 0,50 por ser el valor máximo de la muestra.

ÍNDICE RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES

Mide el grado hasta el cual las utilidades de la empresa pueden disminuir sin transformarse en pérdidas al cubrir los costos de interés.

Lo anterior refleja la capacidad del proponente de cumplir con sus obligaciones financieras; es claro que en la medida que se produzca mayor cobertura de intereses, menor es la probabilidad de que los oferentes incumplan sus obligaciones financieras.

De las muestras tomadas, las cuales tienen un Índice de Razón de Cobertura entre: valor mínimo 1,0 y valor máximo 3,00, la mediana arroja un valor de 1,41:

N.° DE PROCESO	INDICE DE COBERTURA DE INTERESES
AMJI CMA 009 DE 2019	3
CMA-2019-003	0,15
C.M. 001-2019	1,5
CM-024-2019	1,0
PCMCST 002-2019	0
PCMCST 002-2019	0
CMA-001-2020	1,32

PROMEDIO	1,00
MEDIA	0,00
MEDIANA	1,00

De conformidad con el anterior análisis, las medidas de tendencia central justifican que para los diferentes procesos de contratación de consultorías de formulación de planes locales de seguridad vial, el índice de razón de cobertura de intereses que se exija sea mayor o igual a 1,00, pero en aras de garantizar una mayor concurrencia de proponentes y de acuerdo al requisito de Índice de Razón de Cobertura de Intereses >= 1,00 por ser un valor de la muestra próximo a la media.

ANÁLISIS DESDE LO ORGANIZACIONAL

El Decreto 1082 de 2015 estableció dos indicadores desde la capacidad organizacional, uno es la rentabilidad del patrimonio y el otro la rentabilidad del activo; con estos se pretende medir el rendimiento de las inversiones y la eficiencia en el uso de los activos de los

oferentes.

RENTABILIDAD DEL ACTIVO

Este indicador señala la tasa de rendimiento que obtienen los oferentes, respecto a su inversión representada en los activos registrados contablemente y resulta de la división entre la utilidad operacional y el Activo Total.

Este índice muestra la eficiencia o ineficiencia en la inversión de los recursos. A mayor rentabilidad sobre activos, mayor es la rentabilidad del negocio y mejor la capacidad organizacional del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el activo.

De las muestras tomadas, las cuales tienen una rentabilidad del activo entre: valor mínimo 0% y valor máximo 18%, la mediana arroja un valor de 3%:

N.° DE PROCESO	RENTABILIDAD DEL ACTIVO >=
AMJI CMA 009 DE 2019	0,03
CMA-2019-003	0,1
C.M. 001-2019	0,04
CM-024-2019	0,0
PCMCST 002-2019	0
PCMCST 002-2019	0,18
CMA-001-2020	0,03

PROMEDIO	0,05
MEDIA	0,00
MEDIANA	0,03

De conformidad con el anterior análisis, las medidas de tendencia central justifican que, para los diferentes procesos de contratación de formulación de planes locales de seguridad vial, para la rentabilidad del activo que se exija sea mayor o igual a 3, la Entidad adopta como requisito de Indice de Rentabilidad del Activo >= 3% por ser un valor de la muestra próximo a las medidas de tendencia.

RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO

Este indicador señala la tasa de rendimiento que obtienen los oferentes, respecto de su inversión representada en el patrimonio registrado contablemente y resulta de la división entre la utilidad operacional y el patrimonio.

Este Índice mide también la rentabilidad o eficiencia global de los oferentes y determina la rentabilidad del patrimonio del proponente, es decir, la capacidad de generación de utilidad operacional por cada peso invertido en el patrimonio. A mayor rentabilidad sobre el patrimonio, mayor es la rentabilidad del negocio y mejor la capacidad organizacional del proponente.

De las muestras tomadas, las cuales tienen una rentabilidad del patrimonio entre: valor mínimo 0% y valor máximo 18%, la mediana arroja un valor de 6%:

N.° DE PROCESO	RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO >=
AMJI CMA 009 DE 2019	0,05
CMA-2019-003	0,15
C.M. 001-2019	0,06
CM-024-2019	0,0
PCMCST 002-2019	0

PCMCST 002-2019	0,18
CMA-001-2020	0,08

PROMEDIO	0,07
MEDIA	0,00
MEDIANA	0,06

De conformidad con el anterior análisis, las medidas de tendencia central justifican que para los diferentes procesos de: contratación de consultorías de formulación de planes locales de seguridad vial, para la rentabilidad del patrimonio que se exija sea mayor O igual a 6%, y en aras de garantizar una mayor concurrencia de proponentes y de acuerdo al pacto de índice de Rentabilidad del Patrimonio >= 5%.

1.1. ASPECTO ECONOMICO

La consultoría objeto del presente proceso corresponde a un servicio profesional especializado que tiene como principal componente el conocimiento técnico y la experiencia del equipo de trabajo requerido para desarrollar actividades de diagnóstico, análisis de información, trabajo de campo, caracterización, georreferenciación, priorización y formulación estratégica.

A diferencia de la adquisición de bienes o de la ejecución de obras, el servicio objeto de contratación no comprende la entrega de bienes materiales ni la utilización intensiva de insumos físicos. Su principal estructura de costos está asociada al recurso humano especializado, los desplazamientos y actividades de campo, el procesamiento y análisis de información, el uso de herramientas tecnológicas y geográficas, la elaboración de documentos técnicos, las reuniones de validación y socialización y los demás costos directos e indirectos necesarios para la ejecución del contrato.

En consecuencia, las condiciones económicas del servicio dependen principalmente de:

- La experiencia y nivel de especialización del equipo profesional.
- El número y perfil de los profesionales requeridos.
- La duración de la consultoría.
- El alcance de las actividades de campo.
- La cantidad y complejidad de la información que debe ser recopilada y analizada.
- Los desplazamientos requeridos dentro del municipio.
- Las herramientas técnicas y tecnológicas utilizadas.
- La elaboración de los documentos y productos finales.
- Los costos administrativos, tributarios y demás costos indirectos asociados a la prestación del servicio.

En el presente proceso, estas variables guardan relación directa con las siete fases definidas en los Estudios Previos y con los productos que deberá entregar el contratista. El presupuesto actualmente estimado por la entidad corresponde a TREINTA Y CINCO MILLONES DE PESOS ($35.000.000), incluidos los costos directos e indirectos de la ejecución contractual.

El servicio requerido por el Municipio de Santander de Quilichao se encuentra dentro del sector de servicios profesionales de consultoría especializada en transporte, tránsito, movilidad y seguridad vial, específicamente en actividades relacionadas con la identificación, diagnóstico, caracterización, prevención y control de la ilegalidad e informalidad en el transporte.

Se trata de un mercado de servicios profesionales en el cual el principal componente corresponde al conocimiento especializado, experiencia técnica y capacidad de análisis de los profesionales que integran los equipos consultores.

En este tipo de servicios, los productos contratados corresponden principalmente a estudios, diagnósticos, análisis,

documentos técnicos, estrategias, planes de acción, indicadores y demás instrumentos de planificación que permiten a las entidades territoriales fortalecer sus competencias en materia de tránsito y transporte.

Para el caso particular del PECCIT, la oferta del mercado requiere conocimientos interdisciplinarios relacionados con:

- Transporte público y sus diferentes modalidades;
- Tránsito y movilidad;
- Seguridad vial;
- Inspección, vigilancia y control;
- Identificación de modalidades de transporte ilegal e informal;
- Análisis y caracterización territorial;
- Georreferenciación y sistemas de información geográfica;
- Formulación de planes y estrategias;
- Análisis normativo;
- Diseño de indicadores y mecanismos de seguimiento;
- Articulación institucional.

La necesidad de contar con capacidades especializadas se encuentra relacionada con el alcance del PECCIT, toda vez que la Superintendencia de Transporte dispone del módulo PECCIT, integrado al Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST–VIGIA 2), a través del cual se realiza el seguimiento y reporte de la información relacionada con estos planes.

Así mismo, la Superintendencia de Transporte adoptó mediante la Resolución 1455 del 26 de febrero de 2025 modificaciones a la Circular Única de Infraestructura y Transporte, incluyendo disposiciones relacionadas con el PECCIT y su reporte a través del sistema correspondiente.

En consecuencia, el mercado relevante para este proceso no corresponde únicamente a empresas que elaboren documentos de planificación general, sino a proveedores que acrediten conocimientos y experiencia directamente relacionados con transporte, tránsito, movilidad, seguridad vial y control de la ilegalidad en el transporte.

1.1.1. PRODUCTOS Y SERVICIOS DEL SECTOR

Dentro del mercado de consultoría relacionado con transporte y movilidad se identifican, entre otros, los siguientes servicios:

- Estudios y diagnósticos de movilidad.
- Estudios de transporte público.
- Planes y programas de movilidad.
- Estudios de seguridad vial.
- Planes Estratégicos de Seguridad Vial.
- Planes y estrategias de control al transporte.
- Caracterización de transporte formal, informal e ilegal.
- Estudios de oferta y demanda de transporte.
- Diagnósticos de tránsito y transporte.
- Estudios de rutas, corredores y zonas de operación.
- Georreferenciación y análisis territorial.
- Diseño de indicadores de gestión y seguimiento.
- Asesoría para la implementación de estrategias de inspección, vigilancia y control.

- Acompañamiento técnico a organismos y autoridades de tránsito y transporte.

Para el presente proceso, los servicios anteriores se integran en una consultoría especializada para la formulación del PECCIT del Municipio de Santander de Quilichao, por lo cual el alcance supera la simple elaboración de un documento y comprende diagnóstico, análisis territorial, priorización, formulación estratégica y definición de mecanismos de implementación y seguimiento.

1.1.2. AGENTES DEL SECTOR

Los principales agentes relacionados con el mercado objeto del presente proceso son:

a. Entidad contratante:
Municipio de Santander de Quilichao, a través de la Secretaría de Movilidad.

b. Proveedores del servicio:
Personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades de consultoría y asesoría especializada en transporte, tránsito, movilidad, seguridad vial y áreas relacionadas.

c. Equipos interdisciplinarios:
Profesionales de ingeniería, derecho, movilidad, transporte, seguridad vial, sistemas de información geográfica y demás áreas requeridas de acuerdo con el alcance de la consultoría.

d. Entidades y organismos del sector transporte:
Autoridades de tránsito y transporte, organismos de tránsito, empresas de transporte y demás actores que puedan suministrar información o participar en las actividades de diagnóstico y validación.

e. Entidades de vigilancia y control:
Particularmente la Superintendencia de Transporte, en lo relacionado con el seguimiento y reporte de los PECCIT.

f. Ciudadanía y usuarios del transporte:
Como actores que pueden aportar información relevante para la identificación de situaciones de informalidad e ilegalidad en el territorio.

1.2. ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO

El servicio requerido se encuentra dentro del mercado de servicios profesionales especializados en transporte, tránsito, movilidad y seguridad vial. Se caracteriza por la participación de personas naturales, firmas de consultoría, empresas de ingeniería, organizaciones especializadas y equipos interdisciplinarios capaces de integrar conocimientos técnicos, jurídicos, territoriales y de planificación.

Para una consultoría PECCIT, la capacidad del proveedor no se limita a la elaboración de documentos de planificación general. Se requiere conocimiento específico del sector transporte, de las competencias de las autoridades de tránsito y transporte, de las modalidades de operación legal e ilegal, de las herramientas de caracterización territorial y de los mecanismos de inspección, vigilancia y control.

La Superintendencia de Transporte ha expedido disposiciones específicas para el PECCIT, incluida la Resolución 10110 de 2023 y su anexo técnico. Asimismo, las disposiciones relacionadas con SINST-VIGIA 2 deben considerarse en lo pertinente al seguimiento y reporte de la información del plan.

1.2. ASPECTO LEGAL

El presente proceso se estructura en el marco general de la contratación estatal y de la regulación específica aplicable al transporte, tránsito y control de la ilegalidad.

NORMA / INSTRUMENTO	RELACIÓN CON EL PROCESO
Ley 80 de 1993	Régimen general de contratación estatal. El artículo 32, numeral 2, define los contratos de consultoría.
Ley 105 de 1993	Establece disposiciones básicas sobre transporte y principios del sector.
Ley 336 de 1996	Estatuto Nacional de Transporte; reconoce el transporte público como servicio público bajo regulación, control y vigilancia estatal.
Ley 1150 de 2007	Modifica y adiciona normas de contratación estatal y establece las modalidades de selección.
Decreto 1082 de 2015	Reglamenta el sistema de compras y contratación pública, incluyendo estudios del sector, requisitos habilitantes y mínima cuantía.
Resolución 3443 de 2016 – Ministerio de Transporte	Imparte lineamientos para el control de la ilegalidad en el transporte y la elaboración y actualización del PECCIT.
Decreto 2409 de 2018	Establece la estructura y funciones de la Superintendencia de Transporte.
Circular Única de Infraestructura y Transporte – Superintendencia de Transporte	Contiene disposiciones de vigilancia y seguimiento relacionadas con PECCIT.
Resolución 10110 de 2023 – Superintendencia de Transporte	Establece disposiciones relacionadas con el PECCIT y su anexo técnico, incluyendo los lineamientos para el reporte y seguimiento de la información.
Resolución 14305 de 2024 – Superintendencia de Transporte	Adopta disposiciones técnicas, tecnológicas y operativas para la implementación de SINST-VIGIA 2 y la transición y migración de los sistemas de información, incluido SISI/PECCIT.
Resolución 1455 de 2025 – Superintendencia de Transporte	Contiene disposiciones relacionadas con SINST-VIGIA 2 y modifica la Circular Única de Infraestructura y Transporte en los aspectos regulados por dicho acto administrativo.
Decreto 0997 de 2026	Modifica el artículo 2.2.1.1.1.6.1 y fortalece el análisis del sector incorporando impactos económicos, sociales y ambientales y enfoque de ciclo de vida.

La identificación normativa anterior se incorpora únicamente en cuanto guarda relación directa con el objeto del proceso. Las disposiciones deberán entenderse junto con sus modificaciones, adiciones, sustituciones y reglamentaciones vigentes al momento de la contratación.

2. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

El Municipio de Santander de Quilichao requiere contratar una consultoría especializada para formular su Plan Estratégico de Control Contra la Ilegalidad en el Transporte – PECCIT, con el propósito de fortalecer las acciones institucionales de inspección, vigilancia y control frente a las diferentes manifestaciones de ilegalidad e informalidad en el territorio.

La demanda de la entidad se concreta en la necesidad de contar con un instrumento técnico que permita pasar de acciones aisladas de control a una estrategia organizada, sustentada en información, diagnóstico territorial, identificación de actores y modalidades, priorización de zonas y corredores, definición de objetivos y acciones, responsables e indicadores y mecanismos de seguimiento.

2.2. CARACTERÍSTICAS DE LA DEMANDA

ÍTEM	FASE	PRODUCTO PRINCIPAL
1	Planeación y alistamiento	Plan de trabajo, cronograma y matriz de información requerida.

2	Diagnóstico y caracterización	Diagnóstico institucional y territorial, y caracterización de modalidades y actores.
3	Trabajo de campo y recopilación de información	Informe de campo, soportes de información recopilada y cartografía de puntos críticos.
4	Análisis y priorización	Análisis técnico, matriz de priorización y mapa de zonas y corredores priorizados.
5	Formulación del PECCIT y plan de implementación	Documento del PECCIT, plan de implementación, metas, indicadores, responsables y mecanismos de seguimiento.
6	Validación, socialización y ajustes	Soportes de socialización, matriz de observaciones y documento ajustado.
7	Entrega final y cierre	PECCIT definitivo, anexos técnicos, archivos editables e informe final.

Se identificaron siete (7) procesos de concurso de méritos abierto en los departamentos del Valle del Cauca, Cesar, Atlántico, Sucre y Santander, como se relacionan a continuación:

N.º DE PROCESO	DEPARTAMENTO	OFERENTES
AMJI CMA 009 DE 2019	CESAR	SOLUCIONES DE INGENIERÍA LAGIT S.A.S.
		EDIM INGENIERÍA S.A.S. JAGUA
CMA-2019-003	SANTANDER	INVERSIÓN COMERCIAL Y SERVICIOS S.A.S.
C.M. 001-2019	ATLANTICO	VIAL SAFE S.A.S.
CM-024-2019	SUCRE	VIAL SAFE S.A.S.
		SOLUCIONES INTEGRALES DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD SOCIEDAD S.A.S.
PCMCST 002-2019	VALLE	SOLUCIONES DE INGENIERÍA LAGIT S.A.S.
		MOVICONSULTAS SAS
		CENTRO DE ESTUDIOS DE LA CIENCIA, LA TECNOLOGÍA Y PROYECTOS TÉCNICOS
PCMCST 002-2019	VALLE	INVERSIONES Y SOLUCIONES ADMINISTRATIVAS SAS
CMA-001-2020	VALLE	INVERSIONES Y SOLUCIONES ADMINISTRATIVAS SAS FLORIDA

Con lo anterior se puede inferir que la oferta de servicios no es muy elevada en atención a la demanda especifica.

3. INDICES COMPARATIVOS DE MERCADO

Para determinar la razonabilidad del presupuesto de la consultoría para la formulación del Plan Estratégico de Control Contra la Ilegalidad en el Transporte (PECCIT), la entidad tomará como referencia las cotizaciones recibidas de posibles proveedores, verificando que correspondan a un alcance técnico, productos, actividades y plazo de ejecución comparables con los requeridos en el presente proceso.

Debido a que se trata de un servicio especializado de consultoría, las diferencias económicas entre las ofertas pueden depender de la metodología propuesta, el recurso humano requerido, las actividades de campo, el procesamiento de información y los productos técnicos incluidos. Por lo anterior, la comparación deberá considerar tanto los valores económicos como la correspondencia entre el alcance ofertado y las condiciones establecidas por la entidad.

El análisis comparativo de las cotizaciones y la determinación del presupuesto oficial se documentarán en el estudio de mercado y sus respectivos soportes, utilizando el promedio de las tres cotizaciones comparables recibidas, conforme a la metodología definida por la entidad.

4. ANTECEDENTES DE CONTRATACIÓN

Como antecedente de contratación relacionado con el objeto del presente proceso, se revisaron los estudios y documentos previos y la propuesta económica de una consultoría adelantada por el Municipio de Santander de Quilichao, que comprendía, entre otros componentes, la formulación del Plan Estratégico de Control contra la Ilegalidad en el Transporte.

En dicha contratación, el componente correspondiente al documento consolidado del Plan Estratégico de Control contra la Ilegalidad en el Transporte registró un valor de $4.000.000, dentro de una propuesta económica total de $50.000.000 que incluía otros productos y actividades.

Este antecedente constituye una referencia histórica de la contratación municipal relacionada con la materia. Sin embargo, su valor no es directamente comparable con el presupuesto del presente proceso, dado que corresponde a un componente de una consultoría de mayor alcance. Por tanto, el presupuesto actual se sustenta en las tres cotizaciones recibidas para el objeto y los productos definidos en este proceso.

5. RIESGOS

El presente análisis identifica los eventos que podrían afectar la ejecución del contrato de consultoría especializada para el diseño y formulación del Plan Estratégico de Control Contra la Ilegalidad en el Transporte (PECCIT) del municipio de Santander de Quilichao, Cauca. Los riesgos se relacionan con el cumplimiento del cronograma, la disponibilidad y calidad de la información, el desarrollo del diagnóstico, el análisis territorial, la formulación del plan y la entrega de los productos contratados.

La identificación y tratamiento de estos riesgos busca prevenir retrasos, asegurar la calidad técnica de los productos y facilitar el cumplimiento de las obligaciones contractuales.

N.º	TIPO DE RIESGO	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO Y POSIBLE CONSECUENCIA	IMPACTO PROPUESTO	RESPONSABLE DE SU GESTIÓN	MEDIDAS DE TRATAMIENTO
1	Operativo	Retrasos en las actividades de las siete fases que impidan entregar oportunamente los productos contractuales.	Alto	Contratista	Elaborar y cumplir el cronograma, hacer seguimiento periódico a las actividades e informar oportunamente las situaciones que puedan afectar los plazos.
2	Información	Insuficiencia, inconsistencia o entrega tardía de información institucional necesaria para el diagnóstico y la caracterización territorial.	Alto	Entidad y contratista, según la causa	Identificar oportunamente la información requerida, solicitarla formalmente, documentar las limitaciones y establecer alternativas técnicas cuando sea procedente.
3	Técnico	Deficiencias metodológicas o errores en el diagnóstico, la caracterización de las modalidades de ilegalidad e informalidad, o la identificación de zonas y corredores críticos.	Alto	Contratista	Aplicar metodologías apropiadas, verificar las fuentes utilizadas y realizar controles de calidad y consistencia sobre la información analizada.
4	Trabajo de campo	Dificultades de acceso a determinadas zonas, limitaciones para recopilar información primaria o baja participación de los actores convocados.	Medio	Entidad y contratista, según la causa	Planear las actividades de campo, coordinar los accesos y las convocatorias, documentar las dificultades y proponer alternativas de recopilación de información.
5	Análisis y priorización	Priorización insuficientemente sustentada de modalidades, sectores, corredores o franjas horarias críticas, que afecte la pertinencia de las estrategias de control.	Alto	Contratista	Definir criterios técnicos de priorización, sustentar los resultados con información verificable y presentar las matrices y soportes correspondientes.
6	Calidad de los productos	Entrega de documentos, matrices, cartografía, indicadores o anexos incompletos, inconsistentes o que no cumplan las especificaciones	Alto	Contratista	Revisar integralmente cada producto antes de su presentación, verificar el cumplimiento de las especificaciones y atender las observaciones del supervisor dentro de los términos establecidos.

		contractuales.			
7	Formulación e implementación	Falta de articulación entre el diagnóstico, las estrategias, los objetivos, las metas, los indicadores, los responsables y el plan de implementación del PECCIT.	Alto	Contratista	Verificar la coherencia entre los resultados del diagnóstico y las acciones propuestas, definiendo metas, indicadores, responsables y mecanismos de seguimiento y reporte.
8	Coordinación institucional	Dificultades para coordinar reuniones, validar resultados o desarrollar las actividades de socialización con la Secretaría de Movilidad y demás actores pertinentes.	Medio	Entidad y contratista, según la causa	Programar oportunamente las reuniones, definir responsables, conservar evidencias de las convocatorias y documentar las observaciones y decisiones adoptadas.
9	Normativo	Cambios o actualizaciones normativas aplicables al PECCIT durante la ejecución que requieran revisar los productos técnicos.	Medio	Entidad y contratista, según las obligaciones de cada parte	Verificar la normativa aplicable y evaluar la necesidad de ajustar los productos dentro del alcance contractual.
10	Confidencialidad y manejo de información	Uso, acceso o divulgación no autorizada de información institucional recopilada durante la ejecución del contrato.	Alto	Contratista, sin perjuicio de las obligaciones de la entidad	Limitar el acceso a la información, utilizarla exclusivamente para los fines contractuales y aplicar las medidas de custodia y confidencialidad correspondientes.
11	Cumplimiento contractual	Incumplimiento de las obligaciones, especificaciones técnicas o condiciones de entrega previstas en el contrato.	Alto	Contratista	Realizar seguimiento al cumplimiento de las obligaciones, mantener soportes verificables de ejecución y adoptar oportunamente las acciones correctivas que correspondan.

Nota: La asignación de responsables se entiende sin perjuicio de las obligaciones específicas establecidas en los documentos contractuales. La valoración de impacto es preliminar y debe armonizarse con la metodología institucional de gestión de riesgos.

La exigencia de garantías contractuales deberá determinarse por la entidad estatal con fundamento en la naturaleza del contrato, su objeto, las obligaciones a cargo del contratista y los riesgos identificados y valorados. La decisión de exigirlas o no deberá justificarse en los estudios y documentos previos, de conformidad con la normativa aplicable. Cuando se determine su exigencia, deberán establecerse los amparos, valores asegurados y vigencias correspondientes.

6. VALOR DEL CONTRATO

TIPO	PORCENTAJE %
Papelería	$11.000
Estampilla Adulto Mayor	4%
Contribución al Deporte	2.5%
Estampilla Pro cultura	1%
Honorarios	1.5%

Así las cosas, de acuerdo con la información consignada en el precitado documento, esta dependencia estableció el presupuesto del presente proceso de selección teniendo en cuenta tres cotizaciones solicitadas por la entidad.

Con base en lo anterior, a continuación, se detalla el presupuesto estimado para **"EL CONTRATISTA SE OBLIGA CON EL MUNICIPIO DE SANTANDER DE QUILICHAO A REALIZAR LA CONSULTORÍA PARA DIAGNOSTICAR Y CARACTERIZAR LA ILEGALIDAD E INFORMALIDAD EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE EN EL MUNICIPIO; EVALUAR LA CAPACIDAD INSTITUCIONAL DEL ORGANISMO DE TRÁNSITO; IDENTIFICAR Y PRIORIZAR LAS MODALIDADES, ZONAS, CORREDORES Y**

FRANJAS HORARIAS CRÍTICAS; Y FORMULAR EL PLAN ESTRATÉGICO DE CONTROL CONTRA LA ILEGALIDAD EN EL TRANSPORTE (PECCIT), INCLUYENDO EL PLAN DE IMPLEMENTACIÓN, METAS, INDICADORES, RESPONSABLES Y MECANISMOS Y FORMATOS DE SEGUIMIENTO Y REPORTE, ASÍ COMO REALIZAR SU VALIDACIÓN Y SOCIALIZACIÓN CON LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD", la suma de: **TREINTA Y CINCO MILLONES DE PESOS ($35.000.000),** Incluidos todos los impuestos, tasas y contribuciones, que están soportados en certificación de disponibilidad presupuestal No. 2026001839 del 19 de octubre del 2026. expedida por el Departamento Administrativo de Hacienda, solo pagará los precios del contrato y por tanto no reconocerá suma alguna por concepto de impuestos no incluidos en el valor total ofrecido en la propuesta, así mismo no se aceptarán salvedades de naturaleza alguna. El valor de la contratación incluye IVA.

PRESUPUESTO OFICIAL: Conforme el estudio de mercado, realizado por la entidad, el presupuesto oficial, se establece, con base en 3 cotizaciones, así como se muestra a continuación.

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	UNIDAD MEDIDA	CANT	VALOR PROMEDIO
1	Planeación y alistamiento	Unidad	1	$ 2.450.000
2	Diagnóstico y caracterización	Unidad	1	$ 9.450.000
3	Trabajo de campo y recopilación de información	Unidad	1	$ 5.250.000
4	Análisis y priorización	Unidad	1	$ 8.400.000
5	Formulación del PECCIT y plan de implementación	Unidad	1	$ 5.250.000
6	Validación, socialización y ajustes	Unidad	1	$ 2.450.000
7	Entrega final y cierre	Unidad	1	$ 1.750.000
			TOTAL	$ 35.000.000

Conforme el estudio de mercado, realizado por la entidad, el presupuesto oficial, se determina con base en el promedio de las tres cotizaciones recibidas, cuyos valores y distribución por fases se presentan en la tabla anterior.

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	UNIDAD MEDIDA	CANT	COTIZACIÓN 1	COTIZACIÓN 2	COTIZACIÓN 3	VALOR PROMEDIO
				GLOBAL VIAL	VALET MAS S.A.S	RIOT INGENIERIA S.A.S	
				VALOR TOTAL	VALOR TOTAL	VALOR TOTAL	
1	Planeación y alistamiento	Unidad	1	$ 2.800.000	$ 2.450.000	$ 2.100.000	$ 2.450.000
2	Diagnóstico y caracterización	Unidad	1	$ 10.800.000	$ 9.450.000	$ 8.100.000	$ 9.450.000
3	Trabajo de campo y recopilación de información	Unidad	1	$ 6.000.000	$ 5.250.000	$ 4.500.000	$ 5.250.000
4	Análisis y priorización	Unidad	1	$ 9.600.000	$ 8.400.000	$ 7.200.000	$ 8.400.000
5	Formulación del PECCIT y plan de implementación	Unidad	1	$ 6.000.000	$ 5.250.000	$ 4.500.000	$ 5.250.000
6	Validación, socialización y ajustes	Unidad	1	$ 2.800.000	$ 2.450.000	$ 2.100.000	$ 2.450.000
7	Entrega final y cierre	Unidad	1	$ 2.000.000	$ 1.750.000	$ 1.500.000	$ 1.750.000
TOTAL				$ 40.000.000	$ 35.000.000	$ 30.000.000	$ 35.000.000

El presupuesto oficial se establece en un valor de: **TREINTA Y CINCO MILLONES DE PESOS ($35.000.000),** conforme al estudio de mercado y al promedio de las tres cotizaciones recibidas.

Aprobación	**Anexos:**
HELEN VANESSA GONZALEZ TORRES **Secretaria de Movilidad** Redactor/Transcriptor: Revisó:	• Cotizaciones • Ficha técnica • Matriz de riesgos