ALCALDÍA DE FUSAGASUGÁ
Dirección de Contratación

ANEXO ANÁLISIS DEL SECTOR, ASPECTOS FINANCIEROS Y ECONÓMICOS

El **Municipio de Fusagasugá -Cundinamarca**, Dando cumplimento a lo establecido en el Artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto Único Reglamentario 1082 del año 2.015, en donde se señala el deber de análisis de la Entidad Estatal, para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional etc.; se permite realizar el análisis del sector para adelantar un proceso de selección contractual a través de la modalidad de **LICITACIÓN PUBLICA, que culminará en la suscripción de un contrato de concesión**.

Análisis del Sector	Es el estudio de mercado que realiza la Entidad relativo al objeto del Proceso de Contratación, desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de análisis de Riesgo.
Activo Corriente	Es el activo corriente susceptible de convertirse en dinero en efectivo en un periodo inferior a un año.
Capacidad Financiera	Son las condiciones mínimas que reflejan la salud financiera de los Proponentes a través de su liquidez y endeudamiento.
Capacidad Organizacional	Es la capacidad organizacional es la aptitud de un Proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato en función de su organización interna. Son aquellos contenidos en el artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015
Estudios Previos	Es la justificación jurídica, técnica, económica y financiera del proyecto que realiza la Entidad de acuerdo con la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015.
Requisitos Habilitantes	Son la Capacidad Jurídica, las condiciones de Experiencia, la capacidad financiera y la Capacidad de Organización Técnica de los proponentes, en los términos de la Ley 1150 de 2007 y el Artículo 2.2.1.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015, que son los requisitos que deben cumplir los proponentes, en los términos de la "Ley Aplicable" y del presente Documento.
Proponente	Es la persona o el grupo de personas que presentan una oferta para participar en el Proceso de Contratación.
Utilidad Operacional	Son los ingresos, costos y gastos operacionales relacionados directamente con el objeto social de la empresa, con su actividad principal, dejando de lado los gastos e ingresos no operacionales, es decir, aquellos ingresos diferentes a los obtenidos en el desarrollo de la actividad principal de la empresa, ingresos que por lo general son ocasionales o que son accesorios a la actividad principal.
SECOP	Es el Sistema Electrónico para la Contratación Pública.
SIS	SUPERINTENDENCIA DE SOCIEDADES. SISTEMA INTEGRADO DE INFORMACION

OBJETO DEL CONTRATO: "ENTREGAR EN CONCESIÓN LA MODERNIZACIÓN TECNOLÓGICA Y OPERATIVA DE LOS PROCESOS DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO DE FUSAGASUGÁ, MEDIANTE LA IMPLEMENTACIÓN, OPERACIÓN, MANTENIMIENTO Y ACTUALIZACIÓN DE HERRAMIENTAS TECNOLÓGICAS Y COMPONENTES DE APOYO A LA GESTIÓN DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD".

El presente análisis del sector cubre las siguientes áreas cumpliendo la normatividad, lo anterior conforme a la Guía para la Elaboración de Estudios del Sector – Versión 2 publicada en el portal único de contratación **www.contratos.gov.co** el 24 de junio de 2.022, y en el capítulo II contiene las directrices para los estudios del sector en los procesos de contratación de mínima cuantía, contratación directa y documentos tipo.

1. Aspectos Generales del Mercado
2. Análisis de la demanda – Comportamiento del Gasto Histórico
3. Análisis de la oferta

Tabla de contenido

ANÁLISIS DEL SECTOR LICITACIÓN PUBLICA 1

1. ANÁLISIS NECESARIO PARA CONOCER EL SECTOR RELATIVO AL BJETO DEL PROCESO DE CONTRATACIÓN: 7

1.1. Definiciones 7
1.2. Generalidades del Municipio 7
1.3. Mapas 1 División Política Administrativa y limites zona Urbana – Fusagasugá 8
1.4. Proyección de la población de Fusagasugá para 2026 9
1.5. Empresas de transporte público del município 9
1.6. Principales vías del municipio de Fusagasugá, Cundinamarca 10
1.7. Vías principales urbanas 10
1.8. Vías nacionales, regionales y rurales 10
1.9. Economía del municipio de Fusagasugá, Cundinamarca 10
1.10. Principales sectores económicos 11
1.11. Agricultura y actividades agropecuarias 11
1.12. Turismo y recreación 11
1.13. Construcción y actividad inmobiliaria 11
1.14. Transporte y logística 11
1.15. Organismos de tránsito en el Departamento de Cundinamarca 11
1.16. Organismo de tránsito departamental 11
1.17. Secretaría de Movilidad Contemporánea 12
1.18. Organismos de tránsito municipales 12
1.19. Situación del municipio de Fusagasugá 12
1.20. Subsistema Normativo de Tránsito y Transporte en Colombia 13
1.21. Servicios de tránsito y movilidad previstos en la legislación. 17
1.22. Creación y Categorización 17
1.23. Antecedentes administrativos y judiciales 18
1.24. Funciones de la Secretaría de Movilidad del Municipio de Fusagasugá 18
1.25. Funciones de la Secretaría de Movilidad 18
1.26. Funciones de la Dirección de Control de Tránsito y Transporte 19
1.27. Contexto estadístico nacional: matrículas iniciales 19
1.28. Matrículas iniciales por clase de vehículo 20
1.29. Matrículas de vehículos nuevos en Cundinamarca durante 2025 20
1.30. Evolución durante 2025 20
1.31. Matrículas de motocicletas: importancia de Cundinamarca 20
1.32. Municipios con mayor número de matrículas de motocicletas en diciembre de 2025 20

1.33. Comportamiento de las matrículas durante 2026 21
1.33.1. Vehículos nuevos matriculados en Cundinamarca 21
1.34. Concentración territorial y parque automotor registrado 21
1.35. Interacción con entidades externas 21
1.36. Organigrama Municipal 22
1.37. Personal de la Secretaría de Movilidad de Fusagasugá 23
1.38. Descripción de la Sede del Organismo de tránsito 23
1.39. Promedio de tramites 27
1.40. Tarifas 2026 28
1.41. Ingresos 31
1.42. Seguridad vial en el Plan de Desarrollo Municipal de Fusagasugá 2024–2028 36
1.43. Seguridad vial en el Plan de Ordenamiento Territorial de Fusagasugá 36
1.44. Siniestros Viales En Cundinamarca – Lesionados 37
1.45. Comparación entre municipios de Cundinamarca 2024 – 2025 41
1.46. Comparación entre municipios de Cundinamarca 2025– 2026 41
2. FACULTADES 42
3. NECESIDAD PÚBLICA A SATISFACER MEDIANTE LA MODERNIZACIÓN DEL ORGANISMO DE TRÁNSITO DE FUSAGASUGÁ 42
4. FORMULACIÓN DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADADA 45
4.1. Sistema Concesionado 45
4.2. Marco jurídico de las concesiones en tránsito 46
"ARTÍCULO 109. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN. El Artículo 2 de la Ley 1843 de 2017 quedará así: 47
4.3. Beneficios sociales, económicos e institucionales de la concesión para el Municipio de Fusagasugá 48
La concesión surge como el modelo de operación más eficiente, ya que: 50
5. DEFINICIÓN DEL SECTOR MERCADO 50
5.1. Principales subsectores del sector servicios: 50
5.2. Importancia del sector servicios en la economía colombiana: 51
5.3. Aspectos regulatorios 51
5.4. Marco Constitucional 51
5.5. Marco General de la Contratación Estatal Aplicable 52
5.6. Subsistema Normativo Específico de Tránsito y Transporte 53
5.7. Régimen de Habilitación de Particulares en Funciones de Tránsito 54
5.8. Participación de particulares en los trámites y servicios de tránsito 54
5.9. Participación de particulares en la implementación y operación de sistemas SAST 55
5.10. Apoyo a los procesos contravencionales, recaudo y cobro de cartera 55

5.11. Alcance de la habilitación legal frente al contrato de concesión 56
5.12. Régimen Específico de los Sistemas Automáticos y Semiautomáticos de Detección de Infracciones (SAST) 56
5.13. Procedimiento de Autorización ante la ANSV 57
5.14. Límite legal a la remuneración del operador privado en el componente SAST 57
5.15. Modalidad de Selección Jurídicamente Idónea 57
5.16. Fundamento Jurisprudencial y Doctrinal de la Licitación Pública 58
5.17. Riesgos Regulatorios Identificados y Medidas de Mitigación 59
6. SECTOR ECONÓMICO DEL PROCESO 60
6.1. Enfoque macroeconómico 61
6.2. Enfoque microeconómico 61
6.3. Relación con la clasificación sectorial 62
6.4. Estudio Macroeconómico de la Economía Colombiana 62
6.5. Contexto nacional del sector servicios 63
6.5.1. Evolución del producto interno bruto 63
6.5.2. Mercado laboral nacional 64
6.5.3. Implicaciones nacionales para el mercado de la concesión 64
6.6. Análisis municipal de Fusagasugá 64
6.6.1. Estructura económica del municipio 64
6.6.2. Relación con la modernización tecnológica y operativa 65
6.7. Evolución histórica del salario mínimo en Colombia (2015–2026) 65
6.8. Análisis de la evolución salarial 66
7. ASPECTOS TÉCNICOS 66
7.1. Clasificación de bienes y servicios conforme al sistema UNSPSC 66
8. CONTEXTO REGULATORIO 67
8.1. Mipymes 67
8.2. Clasificación de las mipyme: 67
8.2.1. Cuadro clasificación 2025 1 UVT= $49.799 pesos 68
8.2.2. Improcedencia de la limitación de la convocatoria a mipymes 68
9. ANÁLISIS DE LA DEMANDA ..... **¡Error! Marcador no definido.**
9.1. Antecedentes de la entidad: 69
10. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS 74
11. ANÁLISIS DE LA OFERTA: 74
12. PARÁMETROS DEL MODELO ECONÓMICO Y FINANCIERO DE LA CONCESIÓN 76
12.1. Parámetros generales de estructuración 77
12.2. Régimen jurídico de publicidad del modelo económico y financiero 78
12.3. Tratamiento documental y custodia del modelo 78

12.4. Relación con la viabilidad y sostenibilidad del proyecto 78
13.1. Personal mínimo requerido 79
13.2. Capex inversiones del operador 80
13.3. Presupuesto estimado de inversiones y reinversiones 80
13.4. Matriz de equipos e infraestructura requerida 81
13.5. Naturaleza de las inversiones: 81
13.6. Depreciación y reposición: 82
13.7. Determinación del valor del contrato: 82
13.8. Reversión de activos: 82
13.9. Principio de sostenibilidad del servicio: 82
13.9.1. Costos estimados operador opex 82
13.9.2. Estructura de costos: 82
13.9.3. Costos fijos vs. variables: 83
13.9.4. Crecimiento controlado: 83
13.9.5. Análisis del EBITDA y Margen Neto 83
13.9.6. Depreciaciones y amortizaciones: 83
13.9.7. Margen neto del 10.0%: 83
13.9.8. Tendencias clave ..... **¡Error! Marcador no definido.**
13.9.9. Riesgos financieros 83
13.9.10. Viabilidad del proyecto 83
13.9.11. Comparativo de ingresos para el municipio: 84
14. INDICADORES DE CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL: 85
14.1. INDICADORES FINANCIEROS 86
14.2. INFORMACIÓN FINANCIERA PARA PROPONENTES EXTRANJEROS 90

1. ANÁLISIS NECESARIO PARA CONOCER EL SECTOR RELATIVO AL BJETO DEL PROCESO DE CONTRATACIÓN:

1.1. Definiciones

Las expresiones utilizadas en el presente documento con mayúscula inicial deben ser entendidas con el significado que a continuación se indica. Los términos definidos son utilizados en singular y en plural de acuerdo como lo requiera el contexto en el cual son utilizados. Otros términos utilizados con mayúscula inicial deben ser entendidos de acuerdo con la definición contenida en el Artículo 2.2.1.1.1.3.1 del Decreto 1082 de 2015. Los términos no definidos a continuación deben entenderse de acuerdo con su significado natural y obvio.

1.2. Generalidades del Municipio

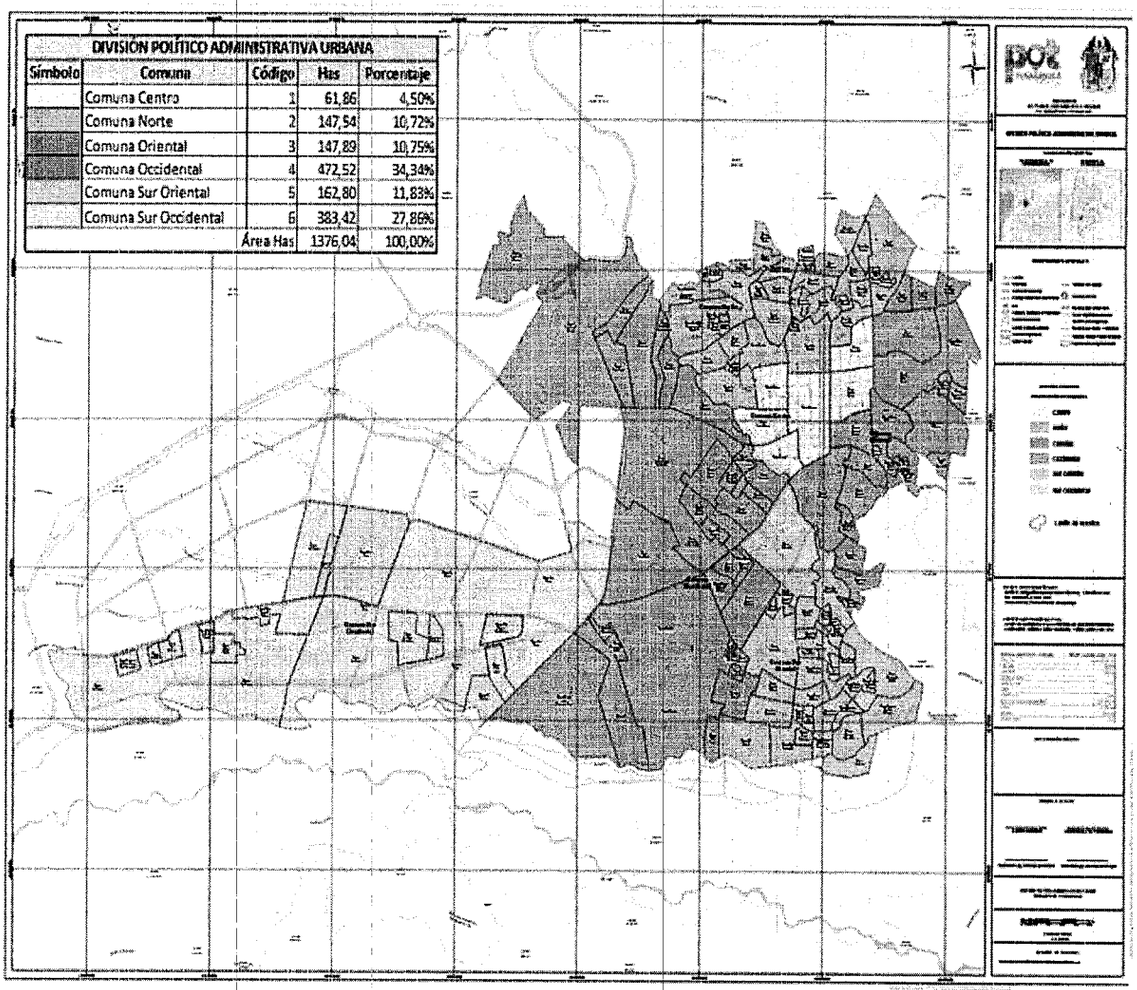
Localización y Accesibilidad Geográfica El Municipio de Fusagasugá, capital de la Provincia del Sumapaz se encuentra ubicado en la región andina, al sur occidente del departamento de Cundinamarca. Está enmarcado topográficamente en una meseta delimitada por los ríos Cuja y el rio Choco y por los cerros Fusacatán y Quininí que conforman el valle de los Sutagaos. Es cabecera de la provincia del Sumapaz y es conocida como la "ciudad Jardín de Colombia", compuesta por 9 municipios más: Granada, Silvania, Tibacuy, Pasca, Arbeláez, San Bernardo, Pandi, Venecia y Cabrera.

El territorio Municipal se encuentra entre los 550 y los 3.050 metros sobre el nivel del mar m.s.n.m., El perímetro urbano se encuentra en una altitud promedio de 1.728 m s. n. m., con una temperatura promedio de 19 °C, aunque. posee los siguientes climas: Cálido: 24 °C a 28 °C, Templado: 18 °C a 23 °C, Frío: 12 °C a 18 °C y Subpáramo: 6 °C a 12 °C altura más elevada. La humedad relativa media es de 85%, con máximos mensuales de 93% y mínimos mensuales de 74%. El municipio tiene una extensión de 194.103.343,02 metros cuadrados, de estos, 175.423.909,52 metros corresponden al área rural, distribuidos en cinco corregimientos (norte, oriental, sur oriental, sur occidental y occidental) y el área urbana cuenta con 13.795.148.00 metros cuadrados distribuidos en seis comunas (norte, centro, oriental, occidental y occidental). El área urbana está integrada por un total de 91 barrios distribuidos en 6 comunas de la siguiente manera:

Comuna Norte: Integrada por los barrios (19): La Independencia, San Antonio, Mi Tesoro, Villa Armerita, La Esmeralda I, La Esmeralda II, El Lucero, Carlos Lleras, El Progreso, Los Fundadores, El Edén, La Nueva Esperanza, los Andes, José Antonio Galán, Santa Librada, Gaitán I, Gaitán II, La Florida, La Cabaña, los que por omisión faltaren y todos aquellos desarrollos que en el futuro se adelanten dentro del territorio delimitado para esta comuna.
Comuna Oriental: Integrada por los barrios (19): Los Robles, El Mirador de Bonet, Coburgo, El Tejar, Bella Vista, Bella vista II, Altos de Pekín, Pekín, Cedritos, Santa María de los Ángeles, villa Aránzazu, Antonio Nariño, los que por omisión faltaren y todos aquellos desarrollos que en el futuro se adelanten dentro del territorio delimitado para esta Comuna.
Comuna Centro: Integrada por los Barrios (5): Santander, Emilio Sierra, Centro, Potosí, Luxemburgo, Olaya, los que por omisión faltaren y todos aquellos desarrollos que en el futuro se adelanten dentro del territorio delimitado para esta comuna.
Comuna Suroriental: Integrada por los barrios (17): Balmoral, Florida Blanca, El Mirador, Pablo Bello, Pardo Leal, Santa Rosa, Fusacatán, Los Comuneros, Prados de Bethel, Prados de Alta Gracia, Las Delicias, El Obrero, La Macarena, San Fernando I, San Fernando II, Santa Bárbara, Villa Leidy y todos aquellos desarrollos que en el futuro se adelanten dentro del territorio delimitado para esta comuna.
Comuna Occidental: Integrada por los barrios (18): Manila, San Mateo, Santa Ana Campestre, Teresita I, Teresita II, Teresita III, Quintas del Manila, Santa Anita, Piedra Grande, Villa Country, El Caribe, Fontanar, San Jorge, Ciudadela Cootransfusa, Mandalay, Antiguo Balmoral, Nuevo Balmoral y Marsella.
Comuna Suroccidental: Integrada por los barrios (20): Quince de Mayo, Villa Patricia, San Marcos, Los Cámbulos, la Gran Colombia, El Futuro, Maíz Amarillo, La Venta, La Pampa, La Caja Agraria, San Martín de los Olivos, Comfenalco, Villa Rosita, Altamira, Llano Largo, Llano Verde, Llano Alto San Francisco, Ciudad Jardín, Ciudad

Ebenezer, Girasoles y todos aquellos desarrollos que en el futuro se adelanten dentro del territorio delimitado para esta Comuna

1.3. Mapas 1 División Política Administrativa y limites zona Urbana – Fusagasugá



Fuente: Observatorio Socioeconómico, Alcaldía municipal de Fusagasugá 2025

Accesibilidad geográfica Al municipio de Fusagasugá se puede acceder desde la capital por dos importantes vías: Carretera Panamericana a una distancia de 64 km y vía San Miguel a una distancia de 59 km. Saliendo de Bogotá D.C., se toma la autopista sur hacia el suroccidente hasta el municipio de Soacha; continuando por esta vía se encuentra la desviación a la derecha por la vía Panamericana y a la izquierda la vía por San Miguel.

El medio de transporte entre los centros poblados de desarrollo y comunidad dispersa más alejada es el transporte terrestre, se cuenta con servicio de transporte público hacia las veredas de cada uno de los corregimientos, servicios prestados por las empresas: Cootransfusa, Auto fusa y Transportes Tierra Grata.

En el municipio no se cuenta con otras vías de comunicación diferentes a las vías terrestres; sin embargo, dada la cercanía con la capital del país, tiene facilidad de acceso para viajes interdepartamentales e internacionales. La entrega final del tercer carril de la vía Bogotá-Girardot se completó el 12 de abril de 2025, con la inauguración del tramo de 19 km entre Granada y Silvania.

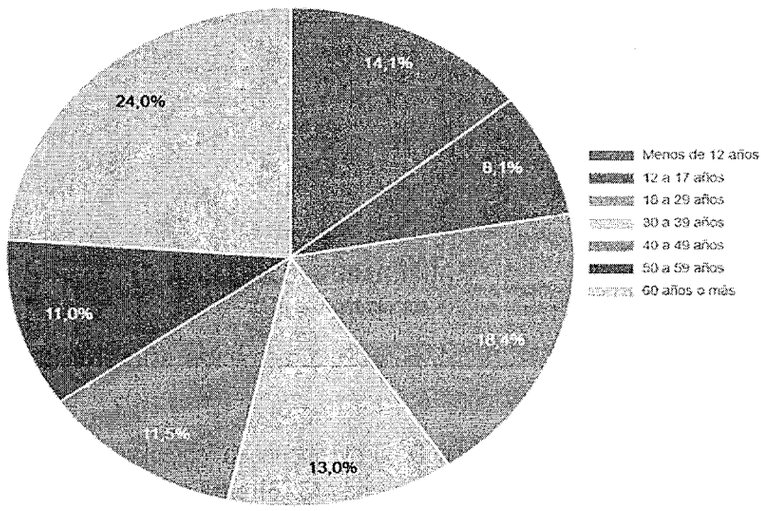
Este evento finalizó las obras de construcción de este corredor vial, que forma parte de la ruta nacional 40 y conecta Bogotá con Girardot, generando beneficios importantes para el municipio en términos de movilidad, nuevos espacios públicos y áreas verdes, mejorando el entorno paisajístico y resaltando el turismo de la región.

1.4. Proyección de la población de Fusagasugá para 2026

Fusagasugá es uno de los 116 municipios del departamento de Cundinamarca, Colombia. De acuerdo con las proyecciones del DANE, en 2026 Fusagasugá tiene 162.844 habitantes: 85.219 mujeres (52,3%) y 77.625 hombres (47,7%). Los habitantes de Fusagasugá representan el 4,5% de la población total de Cundinamarca en 2026.

Población de Fusagasugá, Cundinamarca por Edad

Proyección de 2026



Fuente: Proyecciones del DANE para 2026 con base en el censo de 2018

En Fusagasugá, Cundinamarca, se identifican varias empresas dedicadas al transporte público colectivo urbano, transporte individual (taxis), transporte intermunicipal y transporte especial.

Para efectos de un diagnóstico de movilidad y transporte municipal, es importante distinguir las empresas que operan dentro de la jurisdicción de Fusagasugá de aquellas que prestan servicios intermunicipales.

1.5. Empresas de transporte público del municipio

Empresa	Modalidad o actividad identificada
Cootransfusa	Transporte colectivo urbano e intermunicipal
Transportes Tierra Grata Y Compañía Ltda	Transporte colectivo urbano e intermunicipal
Expreso Fusacatán Ltda.	Transporte urbano; referencias históricas a taxis
Autofusa	Transporte intermunicipal
Expreso Bolivariano	Transporte intermunicipal
Gómez Villa	Transporte intermunicipal
ESPECIALES ZUTAGAOS S.A.S	Servicios de transporte especial
Transporte Público Terrestre Automotor Especial Rey de Reyes S.A.S.	Transporte especial de pasajeros
Jardín Express Colombia	Servicios de transporte; modalidad habilitada por verificar

1.6. Principales vías del municipio de Fusagasugá, Cundinamarca

De acuerdo con el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), adoptado mediante el Acuerdo Municipal 10 de 2023, la red vial de Fusagasugá comprende corredores nacionales, vías estructurantes urbanas y vías de conexión rural[1].

1.7. Vías principales urbanas

Vía	Importancia para la movilidad
Avenida Manuel Humberto Cárdenas	Eje estructurante de conexión entre diferentes comunas y el centro urbano.
Avenida Las Palmas	Principal corredor de acceso y conexión entre la vía nacional y el centro.
Antigua Panamericana	Corredor transversal que articula importantes sectores urbanos.
Avenida Santa María	Conexión de la zona suroccidental con el centro.
Carrera 6	Eje longitudinal de movilidad norte-sur.
Carrera 3	Corredor estructurante del sistema vial urbano.
Calle 22	Conexión entre comunas y sectores de expansión.
Calle 17	Corredor de circulación y actividad comercial.

1.8. Vías nacionales, regionales y rurales

Corredor	Conectividad
Autopista Bogotá–Girardot	Conexión nacional y regional.
Vía Fusagasugá–Silvania	Conexión hacia Bogotá.
Vía Fusagasugá–Arbeláez	Conexión regional hacia el suroriente.
Vía Fusagasugá–Pasca	Conexión intermunicipal.
Vía Fusagasugá–Tibacuy	Conexión hacia el occidente.
Vía La Aguadita	Acceso a sectores rurales del norte.
Vía Usatama	Comunicación rural.
Vía Novillero	Conexión de sectores rurales y suburbanos.
Vía Betania	Acceso rural.

1.9. Economía del municipio de Fusagasugá, Cundinamarca

La economía de Fusagasugá se caracteriza por una estructura productiva diversificada, sustentada principalmente en el comercio, la prestación de servicios, las actividades agropecuarias, el turismo y la construcción.

Su ubicación estratégica en la provincia del Sumapaz, próxima a Bogotá y conectada con el corredor Bogotá–Girardot, le permite desempeñar una función de centro comercial, administrativo y de servicios para los municipios vecinos.

De acuerdo con el boletín de septiembre de 2025 de la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca, Fusagasugá constituye uno de los centros urbanos intermedios de relevancia económica del departamento.

---

[1] alcaldia-municipal-de-fusagasuga.micolombiadigital.gov.co

1.10. Principales sectores económicos

Comercio y servicios

Establecimientos comerciales, supermercados, restaurantes, entidades financieras, servicios profesionales, educación y salud. Estas actividades generan desplazamientos frecuentes de población urbana y de municipios vecinos.

1.11. Agricultura y actividades agropecuarias

Producción agrícola, viveros, plantas ornamentales, frutales y actividades pecuarias. El sector rural demanda vías de acceso adecuadas y transporte de productos hacia los mercados.

1.12. Turismo y recreación

Fincas turísticas, alojamientos, gastronomía, turismo rural y actividades de descanso. La cercanía a Bogotá favorece los viajes de fin de semana y temporada vacacional.

1.13. Construcción y actividad inmobiliaria

Proyectos residenciales, vivienda campestre, adecuaciones comerciales y servicios asociados a la urbanización. Su desarrollo incrementa las necesidades de infraestructura vial y servicios públicos.

1.14. Transporte y logística

Transporte colectivo, taxis, transporte intermunicipal y distribución de mercancías, actividades vinculadas a su papel como centro regional del Sumapaz.

La estructura económica del municipio de Fusagasugá se caracteriza por la diversificación de sus actividades productivas, con una presencia significativa del comercio, los servicios, la agricultura, el turismo y la construcción, que consolidan su función como centro de articulación económica de la provincia del Sumapaz. Su localización estratégica respecto de Bogotá y del corredor vial Bogotá–Girardot favorece el intercambio comercial y los desplazamientos de personas y mercancías. Esta dinámica genera necesidades diferenciadas de movilidad urbana, rural e intermunicipal, particularmente en materia de transporte público, circulación de vehículos de carga, gestión del estacionamiento, accesibilidad y seguridad vial. En consecuencia, la planeación del sistema municipal de tránsito y transporte debe considerar la vocación económica del territorio, los flujos asociados a las actividades comerciales y de servicios, y las variaciones de demanda derivadas del turismo, como elementos determinantes para la identificación de corredores estratégicos y la formulación de proyectos de modernización tecnológica y operativa.

1.15. Organismos de tránsito en el Departamento de Cundinamarca

El departamento de Cundinamarca cuenta con una estructura institucional de tránsito y transporte conformada por organismos de carácter departamental y municipal, cuyas competencias se encuentran determinadas por el Código Nacional de Tránsito Terrestre, adoptado mediante la Ley 769 de 2002, y las disposiciones que lo modifican y reglamentan.

Conforme a los artículos 3 y 6 de la Ley 769 de 2002, las autoridades y organismos de tránsito ejercen sus funciones dentro de los ámbitos territoriales legalmente establecidos. En particular, las secretarías municipales de tránsito tienen competencia en el área urbana de sus respectivos municipios y corregimientos, mientras que las secretarías departamentales de tránsito ejercen las funciones correspondientes en aquellos municipios que no cuentan con organismo de tránsito municipal.

1.16. Organismo de tránsito departamental

La Secretaría de Movilidad Contemporánea de Cundinamarca constituye el organismo de tránsito de carácter departamental y ejerce las competencias legalmente atribuidas en los municipios que no disponen de organismo de tránsito municipal reconocido.

De acuerdo con la información institucional publicada por la Gobernación de Cundinamarca, la Secretaría dispone de once (11) sedes operativas, mediante las cuales desarrolla actividades de atención al ciudadano, trámites registrales, gestión contravencional y demás actuaciones de su competencia.

N.º	Sede operativa departamental	Municipios de referencia
1	Cáqueza	Provincia de Oriente

2		Chocontá	Región de Almeidas
3		Tenjo	Tenjo y Tabio
4		El Rosal	Región occidental de Sabana
5		La Mesa	Provincia del Tequendama
6		Puerto Salgar	Puerto Salgar, Caparrapí y Yacopí
7		Ricaurte	Municipios del Alto Magdalena y sectores del Sumapaz
8		Sibaté	Sibaté, Granada y Pasca
9		Villeta	Provincia del Gualivá y municipios asociados
10		Sesquilé	Municipios de la región norte y nororiental
11		Bogotá	Sede de atención administrativa departamental

1.17. Secretaría de Movilidad Contemporánea

Fuente: Gobernación de Cundinamarca – Sedes operativas de la Secretaría de Movilidad Contemporánea. La sede de Bogotá punto fijo, cumple funciones de atención administrativa; no constituye una sede con jurisdicción municipal propia.

1.18. Organismos de tránsito municipales

En Cundinamarca también existen organismos de tránsito municipales con competencias propias. Entre los identificados en los directorios consultados se encuentran:

N.º		Municipio	Organismo municipal identificado
1		Fusagasugá	Secretaría de Movilidad
2		Soacha	Secretaría de Movilidad
3		Chía	Secretaría de Movilidad
4		Mosquera	Secretaría de Movilidad
5		Funza	Secretaría de Tránsito y Transporte
6		Madrid	Secretaría de Tránsito y Transporte
7		Facatativá	Secretaría de Tránsito
8		Girardot	Secretaría de Tránsito y Transporte
9		Zipaquirá	Secretaría de Transporte y Movilidad
10		Ubaté	Secretaría de Tránsito y Transporte
11		Pacho	Secretaría de Tránsito y Transporte
12		Guaduas	Secretaría de Tránsito y Transporte
13		Silvania	Secretaría de Tránsito y Transporte
14		La calera	Secretaría de Tránsito y Transporte
15		Cota	Secretaría de Tránsito y Transporte
16		Cajicá	Secretaría de Tránsito y Transporte
17		sopo	Secretaría de Tránsito y Transporte

1.19. Situación del municipio de Fusagasugá

El municipio de Fusagasugá cuenta con un organismo de tránsito municipal propio, a través de su Secretaría de Movilidad, circunstancia que le permite ejercer las competencias administrativas atribuidas por el ordenamiento jurídico dentro de su jurisdicción.

El Municipio de Fusagasugá suscribió el Contrato Interadministrativo No. 2020-0485 con DICITEC S.E.M. S.A.S., cuyo objeto comprende la prestación de servicios de asistencia técnica, tecnológica y operativa para el fortalecimiento de la Secretaría de Movilidad Municipal, mediante la disposición de una plataforma integral de información y herramientas de apoyo para la gestión de trámites registrales, procesos contravencionales, administración de especies venales, atención al ciudadano, gestión documental, recaudo y cobro persuasivo y coactivo de multas de tránsito.

El contrato también contempló el suministro de infraestructura tecnológica, equipos, personal de apoyo, servicios de conectividad, soluciones en la nube y herramientas para la eventual operación de zonas de estacionamiento temporal, así como apoyo con radares móviles para la detección de infracciones.

Su esquema económico fue establecido bajo un modelo de remuneración asociado a los ingresos derivados de la operación, con un valor contractual estimado de $600.000.000 y un plazo original de ejecución hasta el 31 de diciembre de 2023, con prórroga hasta el 30 de diciembre de 2026.

1.20. Subsistema Normativo de Tránsito y Transporte en Colombia

Este subsistema normativo de movilidad cuenta con un esquema regulatorio, que permite que las matrículas de vehículos, sus novedades y todos los trámites previstos en nuestra legislación, estén regidos por principios y reglas específicas, que conforman un bloque de normas de distintas categorías, tal como se describe a continuación, dentro del cual deben operar los organismos de tránsito y transporte:

NORMA	AÑO	TEMÁTICA
Constitución Política de Colombia	1991	Artículos: 2, 11, 24, 365 y 366 imponen al Estado el deber de proteger la vida e integridad de todas las personas residentes en el territorio nacional y la prestación de los servicios públicos. Artículo 209 que regula la función administrativa. Artículo 267 que dispone los principios de la función fiscal. Artículo 313 indica las competencias de los concejos municipales Artículo 315 dispone las atribuciones de los alcaldes
Ley 57	1887	Código Civil
Decreto 624	1989	Por el cual se expide el Estatuto Tributario de los impuestos administrados por la Dirección General de Impuesto Nacionales.
Decreto 913	1993	Por el cual se dictan normas en materia del ejercicio de la actividad de arrendamiento financiero o leasing.
Ley 105	1993	Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.
Ley 336	1996	Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte.

Ley 769	2002	Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".
Decreto 1660	2003	Por el cual se reglamenta la accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial de las personas con discapacidad.
Resolución 2999	2003	Por la cual se reglamenta la ubicación del número de la placa en los costados y en el techo de los vehículos de servicio público, de acuerdo con el inciso 2 del parágrafo 2° del artículo 28 de la ley 769 de 2002.
Resolución 10800	2003	Por la cual se reglamenta el formato para el Informe de Infracciones de transporte de que trata el artículo 54 del Decreto número 3366 del 21 de noviembre de 2003.
Resolución 0-6394	2004	Por medio de la cual se adopta el manual de procedimientos de cadena de custodia para el sistema penal acusatorio.
Resolución 1183	2005	Por medio de la cual se adopta el reglamento técnico forense para la determinación clínica del estado de embriaguez aguda.
Decreto 4473	2006	Por el cual se reglamenta la Ley 1066 de 2006.
Ley 1066	2006	Por lo cual se dictan normas para la normalización de la cartera pública y se dictan otras disposiciones.
Ley 1266	2008	Por la cual se dictan las disposiciones generales del hábeas data, y se regula el manejo de la información contenida en bases de datos personales, en especial la financiera, crediticia, comercial, de servicios y la proveniente de terceros países y se dictan otras disposiciones.
Decreto 1727	2009	Por el cual se determina la forma en la cual los operadores de los bancos de datos de información financiera, crediticia, comercial, de servicios y la proveniente de terceros países, deben presentar la información de los titulares de la información.
Decreto 2952	2010	Por el cual se reglamentan los artículos 12 y 13 de la Ley 1266 de 2008.
Ley 1383	2010	Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones.
Ley 1397	2010	Por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002

Resolución 3027	2010	Por la cual se actualiza la codificación de las infracciones de tránsito, de conformidad con lo establecido en la Ley 1383 de 2010, se adopta el manual de infracciones y se dictan otras disposiciones.
Resolución 3442	2010	Asignación de rangos para comparendos por infracciones a las normas de tránsito.

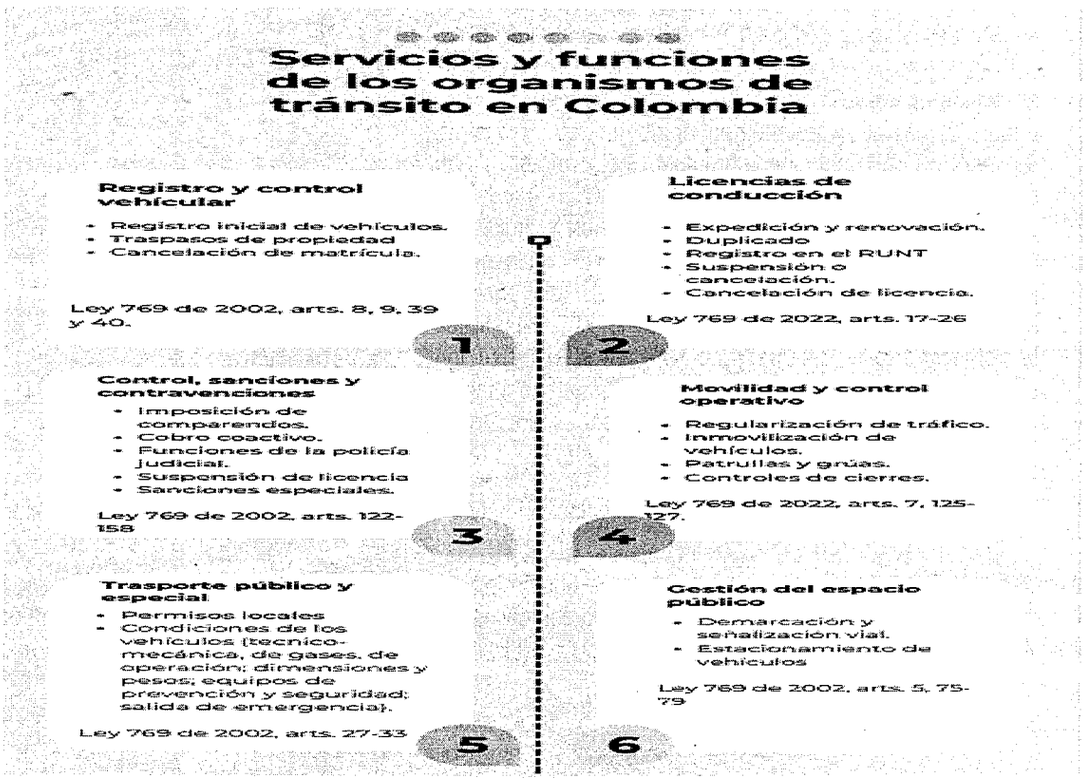
Ley 1474	2011	Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación Y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.
Ley 1437	2011	Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.
Ley 1503	2011	Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.
Resolución 76434	2012	Por la cual se deroga el contenido del Título V de la circular única de la Superintendencia de Industria y Comercio, sobre Acreditación, y se imparten instrucciones relativas a la protección de datos personales, en particular, acerca del cumplimiento de la Ley 1266 de 2008, sobre reportes de información financiera, crediticia, comercial, de servicios y la proveniente de terceros países, las cuales se incorporan en el citado Título.
Ley 1564	2012	Por medio de la cual se expide el Código General del Proceso y se dictan otras disposiciones.
Decreto Ley 019	2012	Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública.
NTC 4231	2012	Procedimientos de evaluación y características de los equipos de flujo parcial, necesarios para medir las emisiones de humo generadas por las fuentes móviles accionadas con ciclo diésel.
NTC 4983	2012	Evaluación de gases de escape de vehículos automotores que operan con ciclo Otto. Método de ensayo en marcha mínima /(Ralentí) y velocidad crucero, y especificaciones para los equipos empleados.
NTC 5365	2012	Evaluación de gases de escape de motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros y cuatrimotos accionados tanto con gas, o gasolina (motor de cuatro tiempos) como con mezcla gasolina-aceite (motor de dos tiempos). Método de ensayo en marcha mínima (Ralentí) y especificaciones para los equipos empleados.
Resolución 1282	2012	Por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016"
Resolución 12379 de 2012.	2012	Por la cual se adoptan los procedimientos y se establecen los requisitos para adelantar los trámites en los organismos de tránsito.
Ley 1696	2013	Por medio del cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo de alcohol y otras sustancias psicoactivas.
Decreto 2851	2013	"Por el cual se reglamentan los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9º, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones".
Ley 1730	2014	Por la cual se sustituye el contenido del artículo 128 de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Ley 1739	2014	Por medio de la cual se modifica el Estatuto Tributario, la Ley 1607 de 2012, se crean mecanismos de lucha contra la evasión y se dictan otras disposiciones
Resolución 1844	2015	Por la cual se adopta la segunda versión de la "Guía para la Medición Indirecta de Alcoholemia a Través de Aire Espirado".
Ley 1755	2015	Por medio de la cual se regula el Derecho Fundamental de Petición, y se sustituye un título del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.
Decreto 1079	2015	Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.
Decreto 2297	2015	Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, en relación con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, en los niveles básico y de lujo.
Decreto 2060	2015	Por el cual se adiciona el Decreto 1079 de 2015 y se reglamenta el artículo 84 de la Ley 1450 de 2011.
Decreto 2452	2015	Por el cual se reglamentan los artículos 53 y 54 de la Ley 1739 de 2014.
Decreto 1310	2016	Por el cual se modifica el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial
Resolución 4170	2016	Por la cual se reglamenta la expedición de la póliza de seguro obligatorio de accidentes de tránsito y se dictan otras disposiciones.
Resolución 1231	2016	Por la cual se adopta el documento, Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial
Resolución 001206	2016	Por la cual se adopta el aplicativo "Ingreso y consulta de información de personas capacitadas en el manejo de alcohos3ensores.
Ley 1843	2017	Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones.
Resolución 001487	2018	Por la cual se establece un plazo para la definición de procesos y metodología de evaluación de los exámenes teórico y práctico para la obtención de la licencia de conducción de que trata la Resolución 1349 de 2017 del Ministerio de Transporte, y se prorroga el plazo de que trata el artículo 23 de la Resolución 1349 de 2017.
Resolución 718/2018		Por la cual se reglamentan los criterios técnicos para la instalación y operación de medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones
Decreto ley 2106 de 2019		Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública"

Resolución 20203040011245		establece los requisitos técnicos que deben cumplir los SAST para su autorización, incluyendo: Estudios de seguridad vial: Deben demostrar que la instalación del SAST contribuirá a reducir la accidentalidad en el punto de control. Especificaciones técnicas de los equipos: Deben cumplir con los estándares de calidad y precisión establecidos por la ANSV. Plan de gestión de la información: Deben garantizar la protección de los datos personales y el uso adecuado de la información capturada por los SAST. Plan de socialización: Deben informar a la ciudadanía sobre la ubicación y funcionamiento de los SAST. Proceso de Autorización: El proceso de autorización incluye la revisión técnica de la documentación presentada por el solicitante y la emisión de un concepto técnico favorable por parte de la ANSV. Con base en este concepto, el Ministerio de Transporte emite la autorización de instalación u operación del SAST.

1.21. Servicios de tránsito y movilidad previstos en la legislación.

De la legislación que conforma el marco normativo presentado en el capítulo anterior se identifican los siguientes servicios de tránsito y movilidad. Así se mismo, se enlista los servicios de tránsito, el nivel de competencia y las fuentes de financiación a los que tendría acceso el municipio con la prestación de cada uno de los servicios enlistados



1.22. Creación y Categorización

La Secretaría de Movilidad del Municipio de Fusagasugá fue creada mediante el Acuerdo Municipal No. 011 del 30 de junio de 2011, expedido por el Concejo Municipal, como organismo encargado de ejercer las funciones de autoridad de tránsito dentro de su jurisdicción, de conformidad con las competencias establecidas en la Ley 769 de 2002 y demás disposiciones aplicables.

Posteriormente, mediante la Resolución No. 0064389 del 23 de diciembre de 2011, el Ministerio de Transporte clasificó a la Secretaría de Movilidad Municipal de Fusagasugá como organismo de tránsito de categoría A, previa evaluación de la documentación y del estudio de factibilidad aportados por la administración municipal, conforme al régimen de clasificación previsto en la Resolución 3846 de 1993.

La creación de esta dependencia tiene como antecedente el Acuerdo Municipal No. 035 del 15 de mayo de 1996, mediante el cual se había constituido inicialmente la Secretaría Municipal de Tránsito y Transporte. Sin embargo, dicho acuerdo fue declarado nulo mediante sentencia del Tribunal Administrativo de Cundinamarca del 15 de noviembre de 2007, decisión confirmada por el Consejo de Estado el 30 de septiembre de 2010, debido a la ausencia del concepto previo de la Oficina Departamental de Planeación exigido por el artículo 12 de la Ley 53 de 1989.

La legalidad del nuevo Acuerdo Municipal No. 011 de 2011 fue objeto de control judicial. Mediante sentencia del 30 de julio de 2014, el Tribunal Administrativo de Cundinamarca confirmó la decisión que negó las pretensiones de nulidad, al considerar que el concepto emitido por Planeación Departamental en 1999 podía servir de antecedente para la creación del organismo y que la normativa aplicable no establecía un término de vigencia para dicho concepto.

1.23. Antecedentes administrativos y judiciales

Fecha	Acto administrativo o providencia	Alcance
15 de mayo de 1996	Acuerdo Municipal No. 035 de 1996	Creación inicial de la Secretaría Municipal de Tránsito y Transporte de Fusagasugá.
7 de marzo de 2000	Resolución No. 000404 de 2000, Ministerio de Transporte	Clasificó el organismo municipal de tránsito en categoría A.
30 de septiembre de 2010	Sentencia del Consejo de Estado, rad. 25000-23-24-000-2003-00178-01	Confirmó la nulidad del Acuerdo 035 de 1996 por incumplimiento del requisito de concepto previo de Planeación Departamental.
30 de junio de 2011	Acuerdo Municipal No. 011 de 2011	Creó la Secretaría de Movilidad del Municipio de Fusagasugá.
23 de diciembre de 2011	Resolución No. 0064389 de 2011, Ministerio de Transporte	Clasificó la Secretaría de Movilidad Municipal como organismo de tránsito de categoría A.
30 de julio de 2014	Tribunal Administrativo de Cundinamarca, rad. 25307-33-33-001-2013-00240-01	Confirmó la decisión que negó la nulidad del Acuerdo 011 de 2011.

1.24. Funciones de la Secretaría de Movilidad del Municipio de Fusagasugá

La Secretaría de Movilidad de Fusagasugá es la dependencia de la administración municipal encargada de formular, ejecutar, coordinar y controlar las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con el tránsito, el transporte, la movilidad y la seguridad vial dentro de su jurisdicción.

Sus funciones se encuentran expresamente establecidas en el artículo 40 del Decreto Municipal No. 016 de 2023, que contempla 27 funciones específicas. Adicionalmente, el artículo 41 establece las atribuciones de la Dirección de Control de Tránsito y Transporte, dependencia adscrita a dicha Secretaría.

1.25. Funciones de la Secretaría de Movilidad

A continuación, se presenta una síntesis de sus competencias, organizada por componentes funcionales, conservando las materias establecidas en el artículo 40 del Decreto 016 de 2023.

Componente	Funciones asignadas
Planeación y gestión de la movilidad	Formular, ejecutar y evaluar políticas, planes, programas y proyectos de movilidad y seguridad vial. Formular e implementar el Plan Integral de Movilidad Sostenible.

Regulación del tránsito	Regular la circulación de peatones, motociclistas, ciclistas, conductores y demás usuarios de las vías. Definir zonas de estacionamiento, cargue y descargue, paraderos y terminales de ruta, en coordinación con las instancias competentes.
Transporte público	Otorgar, negar, modificar y cancelar las habilitaciones y autorizaciones relacionadas con las rutas y horarios del transporte público municipal, dentro de su competencia.
Servicios registrales	Revisar y autorizar los trámites relacionados con licencias de conducción, matrícula de vehículos, traspasos, traslados de cuenta y demás procedimientos autorizados legalmente.
Señalización y semaforización	Planear, coordinar y controlar la señalización horizontal y vertical, la semaforización y la demarcación vial.
Seguridad vial	Diseñar y ejecutar programas de educación vial, prevención de accidentes y mejoramiento de las condiciones de circulación.
Gestión contravencional	Dirigir la aplicación de multas y sanciones, expedir actos administrativos y conocer en segunda instancia los procedimientos contravencionales en los términos de la ley.
Recaudo y cartera	Adelantar los procedimientos de cobro persuasivo y coactivo derivados de infracciones a las normas de tránsito y transporte público.
Control operativo	Ejercer las funciones de dirección y control correspondientes respecto de los agentes de tránsito y demás autoridades operativas en el ámbito de sus competencias.
Gestión de información	Consolidar estadísticas sobre flujos vehiculares, tiempos de viaje, accidentalidad y capacidad vial para apoyar la toma de decisiones.
Modernización tecnológica	Modernizar tecnológicamente los servicios de tránsito y transporte para optimizar recursos y mejorar la atención a los usuarios.
Tarifas de transporte	Efectuar estudios de costos para la fijación de tarifas y controlar las tarifas del transporte terrestre urbano de pasajeros y mixto municipal.

1.26. Funciones de la Dirección de Control de Tránsito y Transporte

El artículo 41 del Decreto Municipal No. 016 de 2023 establece las funciones de esta Dirección. Entre las principales se encuentran:

1. Promover el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte y desarrollar las acciones preventivas y de control correspondientes.
2. Coordinar los operativos de vigilancia y control vehicular mediante el personal autorizado.
3. Adelantar campañas de educación y seguridad vial dirigidas a los diferentes actores viales.
4. Analizar los índices de accidentalidad y proponer estrategias de prevención.
5. Adelantar en primera instancia los procedimientos contravencionales por infracciones de tránsito.
6. Investigar las infracciones a las normas de transporte público dentro de las competencias municipales.
7. Adelantar las investigaciones administrativas procedentes respecto de las empresas de transporte.
8. Verificar la correcta aplicación de las disposiciones sobre comparendos, multas y sanciones.
9. Atender las actuaciones y solicitudes jurídicas que correspondan a la dependencia.
10. Garantizar el cumplimiento de los términos procesales y promover el mejoramiento de los procedimientos administrativos.

1.27. Contexto estadístico Nacional: matrículas iniciales

El balance oficial del RUNT, con corte al 31 de diciembre de 2025, registra las siguientes cifras:

Matrículas iniciales realizadas en Colombia durante 2025: **1.381.210** +33,2 % frente a 2024, calculado con los totales publicados.

1.28. Matrículas iniciales por clase de vehículo

Clase	2023	2024	2025
Motocicletas	678.796	816.513	1.100.182
Automóviles	61.902	60.282	68.219
Camionetas	99.090	116.734	158.422
Otras clases	44.821	43.538	54.387
Total	884.609	1.037.067	1.381.210

Las motocicletas representan aproximadamente el 79,7 % de las matrículas iniciales nacionales de 2025.

1.29. Matrículas de vehículos nuevos en Cundinamarca durante 2025

La investigación permitió establecer que Cundinamarca ocupó el segundo lugar nacional en matrículas de vehículos nuevos distintos de motocicletas, según el informe sectorial de cierre de 2025.

Vehículos nuevos · 2025	Participación nacional
48.033 Cundinamarca	**18,9 %** De 254.205 matrículas

1.30. Evolución durante 2025

Periodo	Matrículas en Cundinamarca
Enero–marzo de 2025	10.729
Enero–mayo de 2025	18.014
Enero–diciembre de 2025	48.033

Fuente: informes sectoriales del mercado automotor, con base en RUNT.

Entre enero y mayo de 2025 se registró un crecimiento interanual del 15,4 %, al pasar de 15.616 a 18.014 matrículas respecto del mismo periodo de 2024.

1.31. Matrículas de motocicletas: importancia de Cundinamarca

La matrícula de motocicletas constituye un segmento particularmente significativo del mercado registral departamental.

Motocicletas nuevas matriculadas en Cundinamarca · Diciembre de 2025: **21.110** un 18,80 % de los registros nacionales de motocicletas de ese mes.

En diciembre de 2025 se matricularon 112.310 motocicletas nuevas en Colombia. Cundinamarca encabezó el registro departamental, seguida por Antioquia y Valle del Cauca.

1.32. Municipios con mayor número de matrículas de motocicletas en diciembre de 2025

Municipio	Matrículas del mes
Funza	6.909
Madrid	3.900
Soacha	3.584

Mosquera	3.267
Subtotal	17.660

Estas cuatro jurisdicciones representaron aproximadamente el 83,7 % de las matrículas de motocicletas de Cundinamarca en diciembre de 2025.

1.33. Comportamiento de las matrículas durante 2026

1.33.1. Vehículos nuevos matriculados en Cundinamarca

El informe de ANDI y Fenalco correspondiente a mayo de 2026 permite comparar periodos equivalentes:

Indicador	2025	2026	Variación
Matrículas de mayo	3.867	3.860	−0,2 %
Acumulado enero–mayo	18.014	17.534	−2,7 %

Motocicletas registradas en septiembre de 2026- Cundinamarca · Septiembre de 2026

23.397, Matrículas de motocicletas nuevas, equivalentes aproximadamente al 18,4 % del total nacional del mes. Cundinamarca conservó el primer lugar departamental en este segmento durante septiembre de 2026, según el reporte de la ANDI y Fenalco.

1.34. Concentración territorial y parque automotor registrado

El balance oficial del RUNT de diciembre de 2025 permite identificar dos municipios de Cundinamarca entre las diez ciudades del país con mayor número acumulado de motocicletas matriculadas. (cifras acumuladas)

Municipio	Motocicletas registradas acumuladas hasta 2025
Funza	484.184
Soacha	372.404

Con el propósito de contextualizar las condiciones del mercado y determinar los antecedentes contractuales relacionados con la modernización tecnológica y operativa de los organismos de tránsito, a continuación se presenta un análisis de la situación particular del Municipio de Fusagasugá, tomando como referencia las certificaciones y documentos contractuales recopilados. Estos antecedentes permiten identificar experiencias en la implementación y operación de plataformas tecnológicas, gestión de trámites registrales y contravencionales, atención al ciudadano y demás actividades de apoyo a los servicios de tránsito y movilidad. Su revisión constituye un insumo para establecer las características técnicas y operativas del sector, así como para sustentar la definición de requisitos de experiencia general y específica que resulten pertinentes, objetivos y proporcionales a la naturaleza y complejidad de la concesión proyectada, sin que ello implique favorecer una modalidad contractual o un operador determinado.

1.35. Interacción con entidades externas

Seguidamente, explicaremos la interacción del organismo de tránsito de Fusagasugá con otras entidades o sistemas, conforme los protocolos legales existentes.

simit	Sistema Integrado de Tránsito y Transporte, integra el registro de infractores a nivel nacional con el fin de obtener la información para el consolidado nacional y para garantizar que no se efectúe ningún trámite de los que son competencia de los organismos de tránsito en donde se encuentre involucrado el infractor en cualquier calidad, si éste no se encuentra a paz y salvo.
RUNT	Registro Unico Nacional de Tránsito es un Sistema de información que permite registrar y mantener actualizada, centralizada, autorizada y validada la misma sobre los registros de automotores, conductores, licencias de tránsito, empresas de transporte público, infractores, accidentes de tránsito, seguros, remolques y semirremolques, maquinaria agrícola y de construcción autopropulsada y de personas naturales y jurídicas que prestan servicio al sector
República de Colombia MINISTERIO DEL TRANSPORTE	El Ministerio de Transporte formula y adopta las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura, en los modos carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo del país
SUPERINTENDENCIA	La Superintendencia de Puertos y Transporte es un organismo de naturaleza pública, con autonomía administrativa y presupuestal, adscrita al Ministerio de Transporte, la cual tiene a su cargo las funciones de inspección, vigilancia y control, en materia de Tránsito y Transporte y su infraestructura en todos sus modos.
MEDICINA LEGAL Y CIENCIAS FORENSES	Registra entre otras información accidentes de tránsito y de resultados de alcoholemia y beodez para personas involucradas en accidentes de transito.

Como se observa, los organismos de tránsito interactúan de forma sistémica con los diferentes entes relacionados con la competencia de tránsito, transporte y movilidad, que hace necesaria la implementación de tecnologías a efectos de que el mismo pueda operar de manera eficiente en cuanto los servicios, trámites y competencia sancionadora que le fueron habilitadas.

Así mismo, no existen alternativas tecnológicas para el control en vías, tales como sistemas automáticos y semiautomáticos para la detección de infracciones de tránsito – SAST. Estas ayudas tecnológicas son herramientas que el legislador permite sean utilizadas por las autoridades de tránsito para el efectivo cumplimiento de las funciones misionales.

Marco Legal: Se basa en la Ley 1843 de 2017, la Resolución 718 de 2018 y el Decreto Ley 2106 de 2019, que establecen la necesidad de regular la instalación y operación de los SAST para garantizar la seguridad vial.

Entidad Autorizadora: La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la entidad responsable de emitir la autorización para la instalación de los SAST, basada en criterios técnicos de seguridad vial.

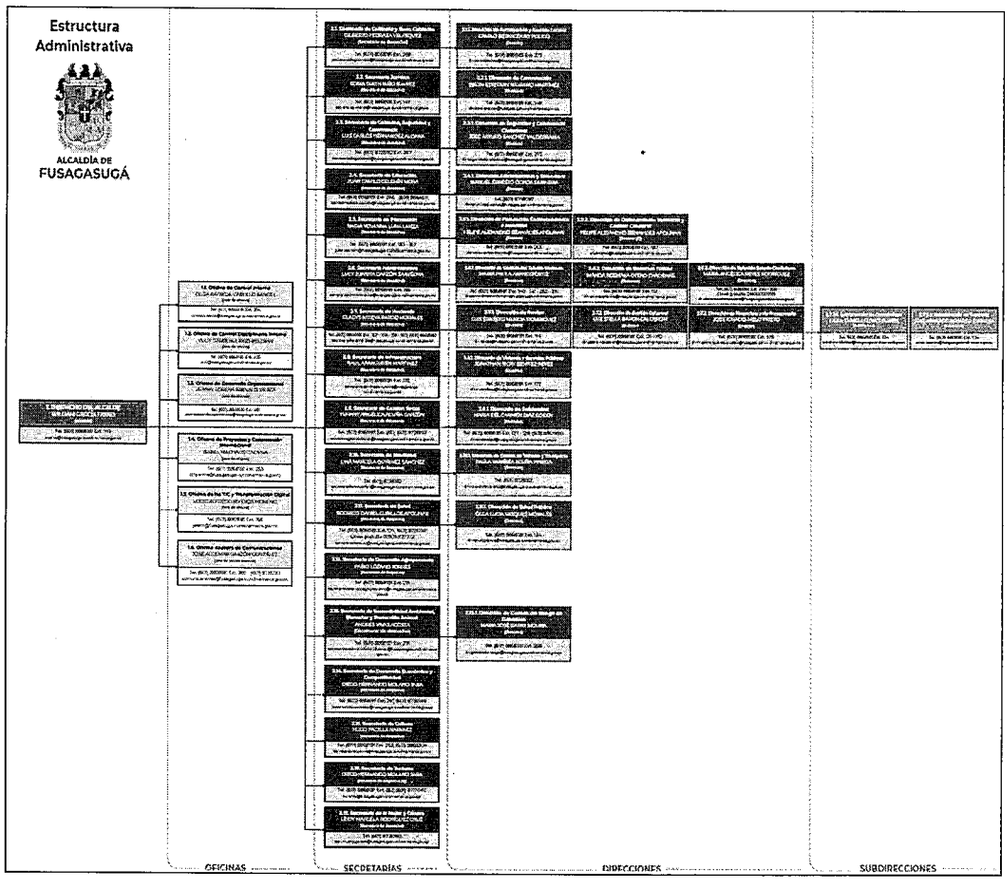
Criterios Técnicos: La Resolución 20203040011245 de 2020 establece los requisitos técnicos que deben cumplir los SAST para su autorización

1.36. Organigrama Municipal

La Secretaría de Movilidad del Municipio de Fusagasugá se encuentra integrada a la estructura orgánica de la administración central municipal, como una dependencia del nivel directivo, subordinada jerárquicamente al Despacho del Alcalde Municipal.

En consecuencia, no forma parte de la estructura interna de la Secretaría de Gobierno, Seguridad y Convivencia, sino que cuenta con una posición orgánica propia para el ejercicio de las competencias atribuidas en materia de tránsito, transporte, movilidad y seguridad vial. A su vez, dentro de su estructura funcional se encuentra la Dirección de Control de Tránsito y Transporte, encargada de desarrollar las funciones específicas asignadas por el ordenamiento municipal.

Fundamento normativo: Artículo 6 del Decreto Municipal No. 016 de 2023, que identifica separadamente a la Secretaría de Gobierno, Seguridad y Convivencia (numeral 2.3) y a la Secretaría de Movilidad (numeral 2.10), con su Dirección de Control de Tránsito y Transporte (numeral 2.10.1).



https://fusagasuga.1cero1.com/NuestraAlcaldia/Paginas/Organigrama.aspx

1.37. Personal de la Secretaría de Movilidad de Fusagasugá

La Secretaría de Movilidad del Municipio de Fusagasugá dispone de una estructura administrativa encargada de desarrollar las funciones de planeación, regulación, gestión y control del tránsito y transporte, dentro de la cual se encuentra la Dirección de Control de Tránsito y Transporte, conforme a la organización establecida en el Decreto Municipal No. 016 de 2023.
Para el desarrollo de sus competencias, la dependencia cuenta con servidores públicos vinculados a la administración municipal y puede disponer de personal contratado para actividades de apoyo, de acuerdo con las necesidades del servicio y las disposiciones legales aplicables.

Personal de la Secretaría de Movilidad. De acuerdo con documentos oficiales de planta y planeación de personal consultados, la Secretaría cuenta con cargos asociados a la dirección de tránsito, entre ellos comandante, subcomandante y agentes de tránsito. Los documentos de 2023 identifican un comandante, un subcomandante y 7 agentes;

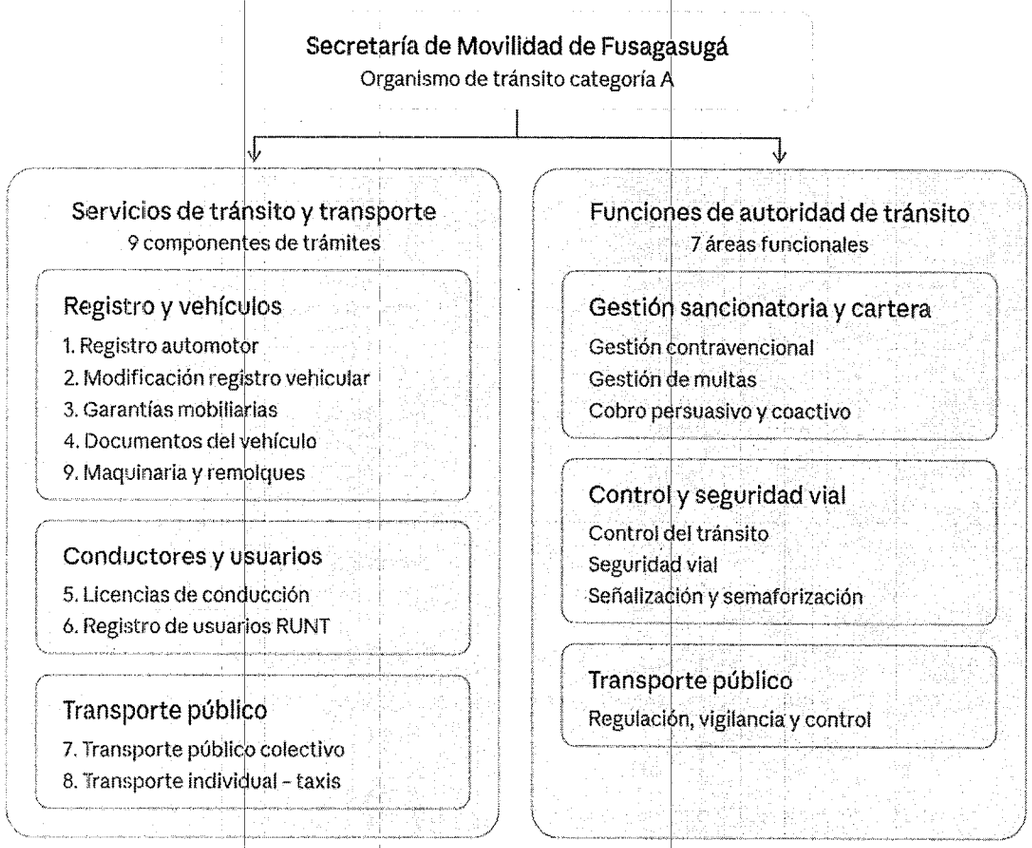
1.38. Descripción de la Sede del Organismo de tránsito

VEHICULOS MATRICULADOS

Año Matricula	Tipo Vehículo	Total, Vehículos
2026	MOTO	515
2026	CARRO	278
2026	MAQUINARIA	54

2025	MOTO	638
2025	CARRO	242
2025	MAQUINARIA	15
2024	MOTO	1683
2024	CARRO	344
2024	MAQUINARIA	14
2023	MOTO	1031
2023	CARRO	411
2023	MAQUINARIA	29
2022	MOTO	1038
2022	CARRO	590
2022	MAQUINARIA	49

En la actualidad el Organismo de Tránsito ofrece los siguientes trámites:



Etiquetas de fila	2022	2023	2024	2025	2026	Total general
Blindaje		4		1		5
Cambio de carrocería					16	16
cambio de color automotor	166	142	133	149	28	618
Cambio de Color Vehículos - Motocicletas					98	98
Cambio de GPS					3	3
Cambio de motor					69	69
Cambio de Operador GPS					4	4
cambio de placa por clasificacion de vehiculo automotor antiguo	1					1
Cambio de Propietario					2	2

Cambio de Servicio de Publico a Particular Taxi Individal, Servicio Especial y Servicio Oficial	40	8	6	10	1	65
Cambio de Servicio Vehículos de Servicio Público					10	10
Cancelación de Matrícula Motocicleta - Cuatrimoto - Ciclomotor – Motocarro					14	14
Cancelación de Matricula Vehículos Particular - Público – Oficial					14	14
cancelacion dematricula para automotor en general	4	5		2		11
Certificado de Capacidad Transportadora	20	34	37	11	13	115
Certificado de Libertad y Tradición					805	805
certificado de tradicción para automotores en general	1362	1156	1007	1247	209	4981
certificado de tradicción para maquinaria		1		1		2
certificado de tradicción para remolques		2	6	2		10
Conversión a gas natural					1	1
Desvinculación de empresa	25	22	27	15	15	104
Duplicado de licencia de conducción					341	341
Duplicado de licencia de tránsito					194	194
Duplicado de Licencia de transito o tarjeta de registro automotor	292	344	295	259	47	1237
Duplicado de Licencia de transito o tarjeta de registro maquinaria	1		1			2
Duplicado de Licencia de transito o tarjeta de registro Remolques			1			1
Duplicado de Licencia de transito o tarjeta de registro Semiremolques	1	2	5	4	1	13
Duplicado de placa					2	2
Duplicado de placas (dos) Vehículos Particular - Público – Oficial					146	146
Duplicado de placas (una) Vehículos Particular - Público – Oficial					24	24
Duplicado de placas Motocicleta - Cuatrimoto - Ciclomotor – Motocarro					137	137
Duplicado licencia de Conducción	805	612	577	530	107	2631
Duplicado placa para automotor en general	128	131	182	322	51	814
Duplicado placa para motocicleta y motocarro	97	108	144	195	38	582
Duplicado placa para remolques		1	1			2
Duplicado placa para semiremolques		1		4		5
Duplicado tarjeta de registro					1	1
Expedición de licencia de conducción Motos					879	879
Expedición de Licencia de Conducción Por Cambio de Documento	82	59	75	58	18	292
Expedición de licencia de conducción por cambio de documento o datos					57	57
Expedición de Licencia de Conducción Primera Vez	4360	3170	2030	2081	329	11970
Expedición de licencia de conducción Vehículo					729	729
Expedición de Tarjeta de Operación					13	13
Habilitación de Taxi Individual			1			1
Inscripción al RUNT Persona Natural - Jurídica					2665	2665
Inscripción de limitación o gravámen a la propiedad					302	302
Inscripcion de prenda Automotor	771	495	542	401	60	2269
Inscripcion de prenda de Maquinaria	1		1			2
Levantamiento de limitación o gravámen a la propiedad					349	349
Levantamiento de prenda automotor	676	574	516	603	73	2442

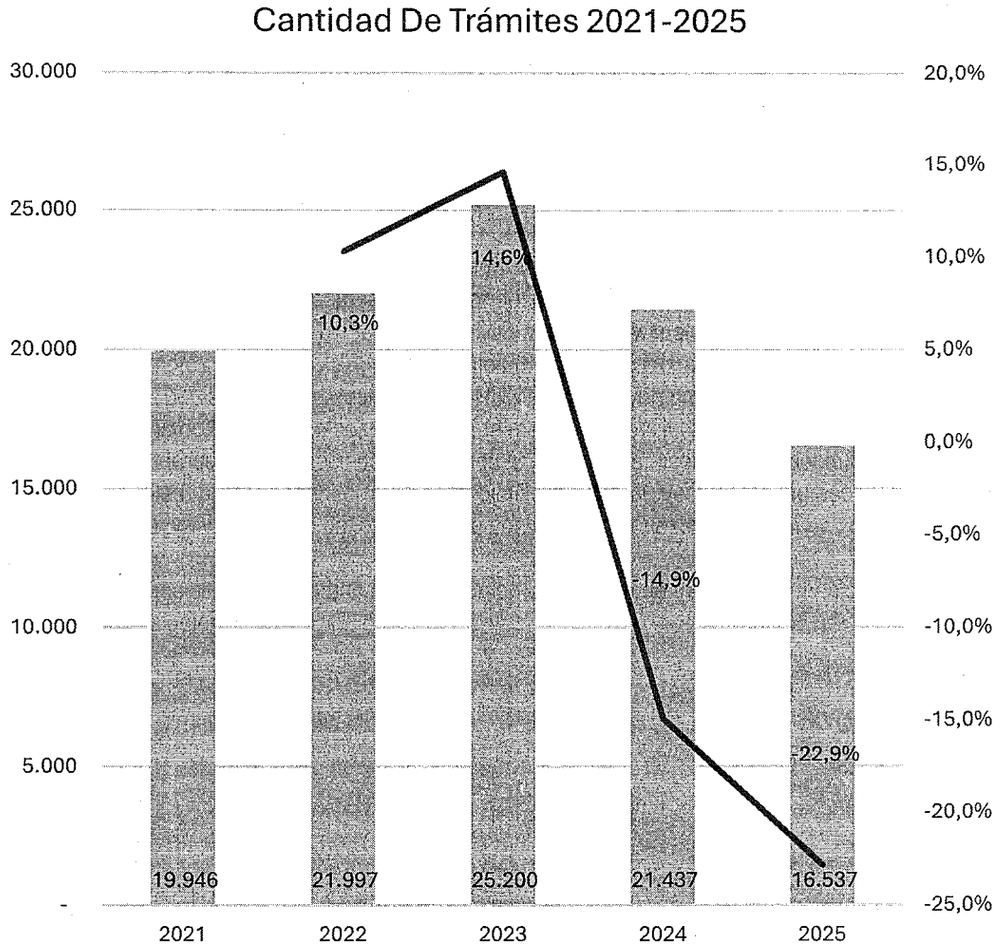
Levantaniento de prenda Maquinaria		1	2	1		4
Matricula Inicial Automotor	627	403	385	357	52	1824
Matricula Inicial Automotor Publico	70	38	10	22	8	148
Matricula Inicial Maquinaria	6	10	2	3	1	22
Matricula Inicial Motocicleta - Cuatrimoto - Ciclomotor – Motocarro					442	442
Matricula Inicial Motocicleta y motocarro	1630	1181	1794	828	126	5559
Matricula Inicial Remolques	1		1	1		3
Matrícula inicial Remolques y Semirremolques					6	6
Matricula Inicial Semiremolques	27	10	8	3	1	49
Matricula Inicial Vehículos Particular - Público - Oficial					309	309
Modificación acreedor prendario Automotor	2	3				5
Modificación de acreedor prendario por acreedor					1	1
Modificación de datos Persona Natural - Jurídica					1201	1201
Radicacion de cuenta automotor en general	645	505	569	661	67	2447
Radicacion de cuenta de Semiremolques	9	8	6	7		30
Radicación de cuenta Motocicleta	29	10	30	18		87
Radicacion de cuenta para Maquinaria agricola, industrial o de construcción	1				2	3
Radicación de cuenta para motocicleta y motocarro	66	78	80	57	8	289
Radicación de cuenta Remolques		1	3	1		5
Radicación de la Matrícula					5	5
Radicación de la Matrícula Moto - Cuatrimoto - Ciclomotor – Motocarro					51	51
Radicación de la Matrícula Vehículos Particular - Público					403	403
Recategorización hacia arriba (hacia abajo) licencia de conducción					93	93
Recategorización Hacia Arriba o Hacia Abajo de Licencia de Conducción	206	267	221	139	26	859
Refrendación Licencia de Conducción	4908	12237	9178	6767	1115	34205
Registro inicial					4	4
Regrabación de Motor, Chasis o Serial Vehículo - Moto - Cuatrimoto - Ciclomotor – Motocarro					34	34
Regrabación para automotor y Maquinaria	5					5
Regrabación y transformnación para remolques y semirremolques				6		6
Rematricula Motocicleta y Motocarro			1	2		3
Renovación licencia de conducción					3726	3726
Renovación Tarjeta de Operación					1	1
Repotenciación					8	8
Tarjeta de Operación Servicio Colectivo	419	14	19	7	2	461
Tarjeta de Operación Servicio Individual	137	148	39	14	3	341
Transformación	208	186	192	218	25	829
Traslado de cuenta para automotores en general	115	89	18	124	20	366
Traslado de la matrícula					1	1
Traslado del Registro					163	163
Traspaso a persona indeterminada Automotor en general	238	160	147	330	99	974
Traspaso automotor en General	5051	4475	4320	5085	902	19833
Traspaso Automotor Maquinaria	6	8	11	7	2	34
Traspaso Automotor Remolques	1			16	8	25
Traspaso Automotor Semiremolque	18	11	13	12		54

Traspaso de propiedad					17	17
Traspaso de propiedad vehículo					3187	3187
Total general	**23257**	**26714**	**22636**	**20581**	**19984**	**113172**

1.39. Promedio de tramites

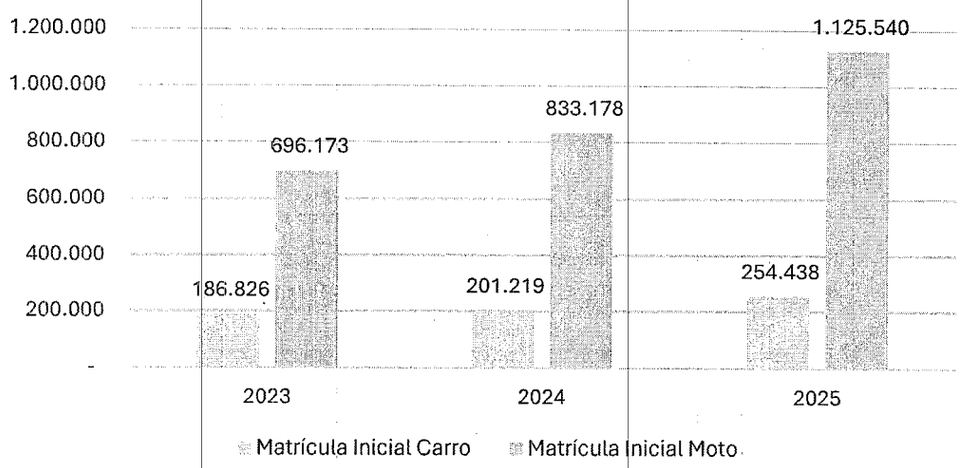
De acuerdo con la información registrada en la Secretaría de Movilidad, registrada y validada a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), el parque automotor del municipio ha presentado un comportamiento sostenido durante los últimos años, alcanzando un total de 52.003 vehículos y motocicletas registrados a corte de 2025 distribuidos en 33.031 motos (63.52%) y 18.972 vehículos (36.48%). Estas cifras, provenientes de la Secretaría de Movilidad y respaldadas por la base de datos oficial del RUNT, constituyen una fuente confiable para el análisis de la demanda de los servicios de tránsito. En consecuencia, la magnitud y evolución del parque automotor evidencian la necesidad permanente de servicios asociados a matrículas, traspasos, licencias de conducción, certificaciones y demás trámites registrales, proporcionando una base objetiva para la proyección de ingresos y la evaluación de la viabilidad técnica, operativa y financiera del esquema de concesión propuesto.

Durante los últimos 2 años se ha presentado disminución en la cantidad de trámites del municipio de Fusagasugá tal como se observa en el siguiente gráfico:



Fuente Secretaría de Movilidad Fusagasugá.

Esta disminución no es consistente con el crecimiento de las matrículas iniciales en el mercado nacional de carros y motos. Según datos del RUNT, entre 2023 y 2025 la matrícula inicial de carros ha aumentado un 36%, mientras que la de motocicletas ha crecido un 62% en el mismo periodo, como se observa en el siguiente gráfico:



Fuente RUNT-Andemos

A pesar, que el mercado nacional de ventas de vehículos nuevos tanto carros como motocicletas, está atravesando uno de sus mejores momentos, con un crecimiento sostenido en las matrículas iniciales, esta dinámica no se está reflejando de la misma manera en el Municipio de Fusagasugá. Esta desconexión entre la tendencia nacional y el comportamiento local evidencia una oportunidad de mejora en los procesos de gestión comercial.

En este contexto, se hace necesario fortalecer las estrategias de promoción y captación de usuarios, así como implementar campañas comerciales más efectivas. Resulta especialmente relevante tomar como referencia experiencias exitosas de otros Organismos de Tránsito, adaptando sus buenas prácticas al entorno local, con el fin de dinamizar el mercado y aprovechar el potencial de crecimiento existente.

1.40. Tarifas 2026

Las siguientes tarifas son tomadas del Decreto 30 de 2026 de la Alcaldía de Fusagasugá

Registro Nacional Automotor				
Trámites Registro Nacional Automotor – RNA	**Tarifa Municipal**	**Ministerio de Transporte**	**RUNT**	**TOTAL**
Blindaje - Desmonte de Blindaje	$ 100.300,00	$ 36.000,00	$ 4.700,00	$ 141.000,00
Cambio de carrocería	$ 100.300,00	$ 36.000,00	$ 2.400,00	$ 138.700,00
Cambio de color vehiculos - motocicletas	$ 100.300,00	$ 36.000,00	$ 2.400,00	$ 138.700,00
Cambio de motor	$ 100.300,00	$ 36.000,00	$ 2.400,00	$ 138.700,00
Cambio de placas	$ 145.000,00	$ 72.000,00	$ 2.400,00	$ 219.400,00
Cambio de servicio vehículos de servicio público	$ 195.000,00	$ 36.000,00	$ 2.400,00	$ 233.400,00
Cancelación de matrícula motocicleta - cuatrimoto - ciclomotor – motocarro	$ 30.000,00	-	$ 2.400,00	$ 32.400,00
Cancelación de matrícula vehículos particular - público - oficial	$ 30.000,00	-	$ 2.400,00	$ 32.400,00
Certificado de libertad y tradición	$ 35.400,00	-	$ 2.400,00	$ 37.800,00
Conversión a gas natural	$ 100.300,00	$ 36.000,00	$ 2.400,00	$ 138.700,00
Duplicado de licencia de tránsito	$ 100.300,00	$ 36.000,00	$ 2.400,00	$ 138.700,00
Duplicado de placas (dos) vehículos particular - público - oficial	$ 225.000,00	-	$ 2.400,00	$ 227.400,00
Duplicado de placas (una) vehículos particular - público - oficial	$ 156.000,00	-	$ 2.400,00	$ 158.400,00
Duplicado de placas motocicleta - cuatrimoto - ciclomotor - motocarro	$ 101.480,00	-	$ 2.400,00	$ 103.880,00

Inscripción de limitación o gravamen a la propiedad	$ 97.940,00	$ 36.000,00	$ 8.800,00	$ 142.740,00
Levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad	$ 97.940,00	$ 36.000,00	$ 8.800,00	$ 142.740,00
Matrícula inicial motocicleta cuatrimoto - ciclomotor - motocarro	$ 127.440,00	$ 72.000,00	$ 18.000,00	$ 217.440,00
Matrícula inicial vehículos particular - público – oficial	$ 180.540,00	$ 72.000,00	$ 18.000,00	$ 270.540,00
Modificación de acreedor prendario por acreedor	$ 97.940,00	-	$ 2.400,00	$ 100.340,00
Modificación de acreedor prendario por propietario	$ 97.940,00	$ 36.000,00	$ 2.400,00	$ 136.340,00
Radicación de la matrícula moto - cuatrimoto - ciclomotor - motocarro	$ 94.400,00	$ 36.000,00	$ 2.400,00	$ 132.800,00
Radicación de la matrícula vehículos particular – público	$ 148.680,00	$ 36.000,00	$ 2.400,00	$ 187.080,00
Regrabación de motor, chasis o serial vehículo - moto - cuatrimoto - ciclomotor – motocarro	$ 100.300,00	$ 36.000,00	$ 2.400,00	$ 138.700,00
Rematrícula motocicleta - cuatrimoto - ciclomotor – motocarro	$ 125.000,00	$ 36.000,00	$ 2.400,00	$ 163.400,00
Rematrícula vehículos particular - público – oficial	$ 145.000,00	$ 36.000,00	$ 2.400,00	$ 183.400,00
Repotenciación	$ 100.300,00	$ 36.000,00	$ 2.400,00	$ 138.700,00
Traslado de la amtrícula vehículo - motocicleta - cuatrimoto - ciclomotor – motocarro	$ 30.000,00	-	$ 2.400,00	$ 32.400,00
Traspaso a persona indeterminada vehículo - motocicleta - cuatrimoto - ciclomotor – motocarro	$ 73.100,00	-	$ 5.600,00	$ 78.700,00
Traspaso de propiedad motocicleta - cuatrimoto - ciclomotor – motocarro	$ 99.120,00	$ 36.000,00	$ 5.600,00	$ 140.720,00
Traspaso de propiedad vehículo	$ 99.120,00	$ 36.000,00	$ 5.600,00	$ 140.720,00

Registro Nacional de Conductores				
Trámites Registro Nacional de Conductores (RNC)	**Tarifa Municipal**	**Ministerio de Transporte**	**RUNT**	**TOTAL**
Duplicado de licencia de conducción	$ 70.800,00	$ 36.000,00	$ 2.400,00	$ 109.200,00
Expedición de licencia de conducción motos	$ 70.800,00	$ 36.000,00	$ 8.800,00	$ 115.600,00
Expedición de licencia de conducción por cambio de documento o datos	$ 70.800,00	$ 36.000,00	$ 8.800,00	$ 115.600,00
Expedición de licencia de conducción vehículo	$ 70.800,00	$ 36.000,00	$ 8.800,00	$ 115.600,00
Recategorización hacia arriba (hacia abajo) licencia de conducción.	$ 70.800,00	$ 36.000,00	$ 2.400,00	$ 109.200,00
Renovación licencia de conducción	$ 70.800,00	$ 36.000,00	$ 2.400,00	$ 109.200,00

Registro Nacional de Remolques y Semirremolques				
Trámites Registro Nacional de Remolques y Semirremolques (RNRYS)	**Tarifa Municipal**	**Ministerio de Transporte**	**RUNT**	**TOTAL**
Matrícula inicial de remolques y semirremolques	$ 180.540,00	$ 72.000,00	$ 18.000,00	$ 270.540,00
Certificado de libertad y tradición	$ 35.400,00	-	$ 2.400,00	$ 37.800,00
Duplicado tarjeta de registro	$ 100.300,00	$ 36.000,00	$ 2.400,00	$ 138.700,00
Duplicado de placa	$ 114.460,00	-	$ 2.400,00	$ 116.860,00
Inscripción de limitación o gravamen a la propiedad	$ 97.940,00	$ 36.000,00	$ 8.800,00	$ 142.740,00
Levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad	$ 97.940,00	$ 36.000,00	$ 8.800,00	$ 142.740,00
Modificación de acreedor prendario por acreedor	$ 97.940,00	-	$ 2.400,00	$ 100.340,00
Modificación de acreedor prendario por propietario	$ 97.940,00	$ 36.000,00	$ 2.400,00	$ 136.340,00
Radicación de la matrícula	$ 148.680,00	$ 36.000,00	$ 2.400,00	$ 187.080,00
Rematrícula	$ 145.000,00	$ 36.000,00	$ 2.400,00	$ 183.400,00
Traspaso de propiedad	$ 99.120,00	$ 36.000,00	$ 5.600,00	$ 140.720,00
Traspaso a persona indeterminada	$ 73.100,00	-	$ 5.600,00	$ 78.700,00
Cancelación de la matrícula	$ 30.000,00	-	$ 2.400,00	$ 32.400,00

Regrabación de chasis o seerial	$ 100.300,00	$ 36.000,00	$ 2.400,00	$ 138.700,00
Traslado de la matrícula	$ 30.000,00	-	$ 2.400,00	$ 32.400,00

Registro Nacional de Maquinaria Agricola, Industrial y de Construcción Autopropulsada				
Trámites Registro Nacional de Maquinaria Agrícola y la Autopropulsada (RNMA)	**Tarifa Municipal**	**Ministerio de Transporte**	**RUNT**	**TOTAL**
Cambio de GPS	$ 30.000,00	-	$ 2.400,00	$ 32.400,00
Cambio de motor	$ 100.300,00	$ 36.000,00	$ 2.400,00	$ 138.700,00
Cambio de operador GPS	$ 30.000,00	-	$ 2.400,00	$ 32.400,00
Cambio de propietario	$ 99.120,00	$ 36.000,00	$ 5.600,00	$ 140.720,00
Cancelación de registro	$ 30.000,00	-	$ 2.400,00	$ 32.400,00
Certificado de tradición y libertad	$ 35.400,00	-	$ 2.400,00	$ 37.800,00
Duplicado tarjeta de registro	$ 100.300,00	$ 36.000,00	$ 2.400,00	$ 138.700,00
Inscripción de limitación o gravamen a la propiedad	$ 97.940,00	$ 36.000,00	$ 8.800,00	$ 142.740,00
Levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad	$ 97.940,00	$ 36.000,00	$ 8.800,00	$ 142.740,00
Modificación de acreedor prendario por acreedor	$ 97.940,00	-	$ 2.400,00	$ 100.340,00
Modificación de acreedor prendario por propietario	$ 97.940,00	$ 36.000,00	$ 2.400,00	$ 136.340,00
Radicación del registro	$ 148.680,00	$ 36.000,00	$ 2.400,00	$ 187.080,00
Registro inicial	$ 180.540,00	$ 36.000,00	$ 18.000,00	$ 234.540,00
Regrabación motor	$ 100.300,00	$ 36.000,00	$ 2.400,00	$ 138.700,00
Rematricula	$ 145.000,00	$ 36.000,00	$ 2.400,00	$ 183.400,00
Traslado del Registro	$ 30.000,00	-	$ 2.400,00	$ 32.400,00

Registro Nacional de Personas				
Registro Nacional de Personas	**Tarifa Municipal**	**Ministerio de Transporte**	**RUNT**	**TOTAL**
Actualización por cambio de documento o datos.	$ 3.000,00	-	$ 2.400,00	$ 5.400,00
Inscripción al RUNT Persona Natural – Jurídica	$ 3.000,00	-	$ 18.000,00	$ 21.000,00
Modificación de datos Persona Natural – Jurídica	$ 3.000,00	-	$ 2.400,00	$ 5.400,00

EMPRESAS DE TRANSPORTE	**Tarifa Municipal**	**Ministerio de Transporte**	**RUNT**	**TOTAL**
Expedición de tarjeta de operación	$ 64.428,00	-	-	$ 64.428,00
Expedición de Tarjeta de Operación por cambio de empresa	$ 64.428,00	-	-	$ 64.428,00
Duplicado tarjeta de operación	$ 64.428,00	-	-	$ 64.428,00
Renovación tarjeta de operación	$ 64.428,00	-	-	$ 64.428,00
Cambio de empresa	$ 77.880,00		$ 2.400,00	$ 80.280,00
Certificado de capacidad transportadora	$ 77.880,00		$ 2.400,00	$ 80.280,00
Desvinculación de empresa	$ 77.880,00		$ 2.400,00	$ 80.280,00

La secretaria, utiliza la plataforma HQ-RUNT para realizar directamente los registros de RNA, RNC, RNMA y demás registros del RUNT.

La secretaría de movilidad no se cuenta con software propio, sin embargo, utiliza el software suministrado por DICITEC SEM, conforme a sus obligaciones adquiridas a través de contrato interadministrativo No. 2020-0485

1.41. Ingresos

Comparativo de ingresos para el municipio:

En el siguiente cuadro se muestra el histórico del recaudo por concepto de Trámites y Multas de Tránsito y Transporte - Vigencias 2011-2024 municipio de Fusagasugá.

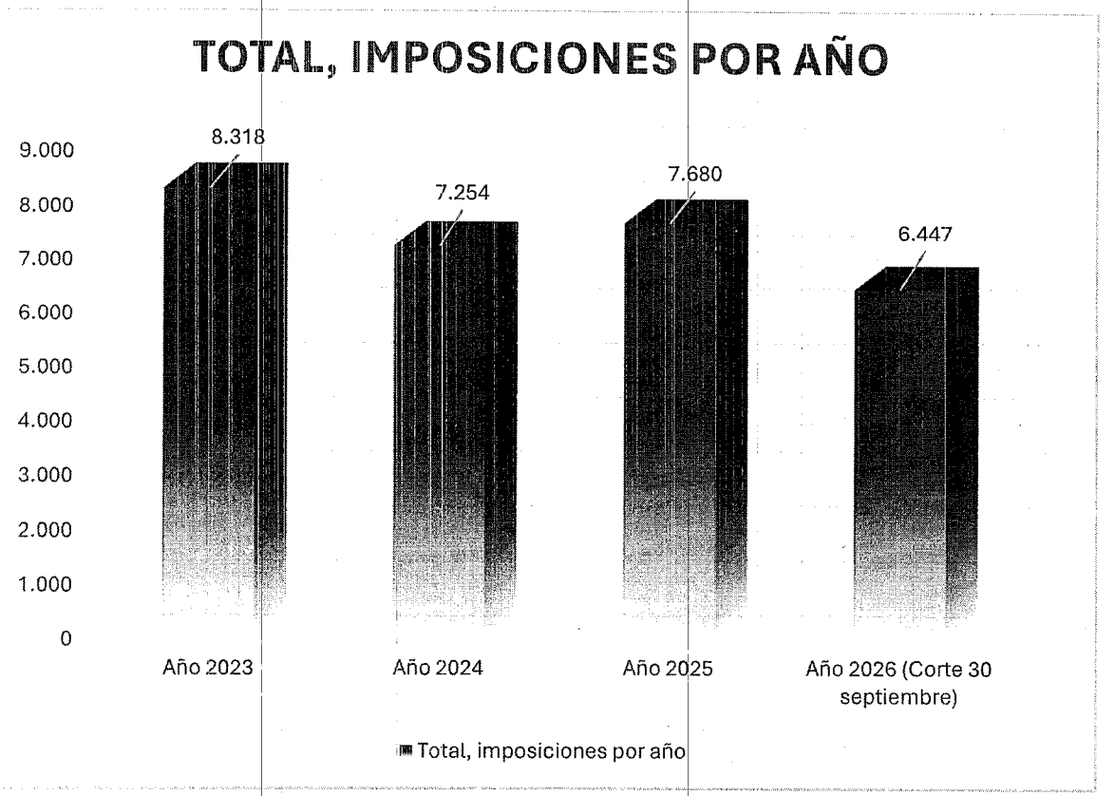
Vigencia		Trámites varios tránsito y transporte	Multas código de tránsito y transporte	Total anual
	2011	382.588.617	806.214.285	1.188.802.902
	2012	440.741.031	834.842.466	1.275.583.497
	2013	342.116.861	1.313.892.592	1.656.009.453
	2014	421.894.562	1.335.579.377	1.757.473.939
	2015	345.619.187	1.098.177.385	1.443.796.572
	2016	356.130.173	920.263.314	1.276.393.487
	2017	458.389.523	1.005.204.420	1.463.593.943
	2018	292.445.814	753.525.603	1.045.971.417
	2019	560.326.300	1.178.414.315	1.738.740.615
	2020	407.994.166	1.022.146.246	1.430.140.412
	2021	621.212.976	881.873.032	1.503.086.008
	2022	687.052.842	1.313.150.727	2.000.203.569
	2023	717.126.726	1.380.043.831	2.097.170.557
	2024	768.459.659	1.384.083.431	2.152.543.090

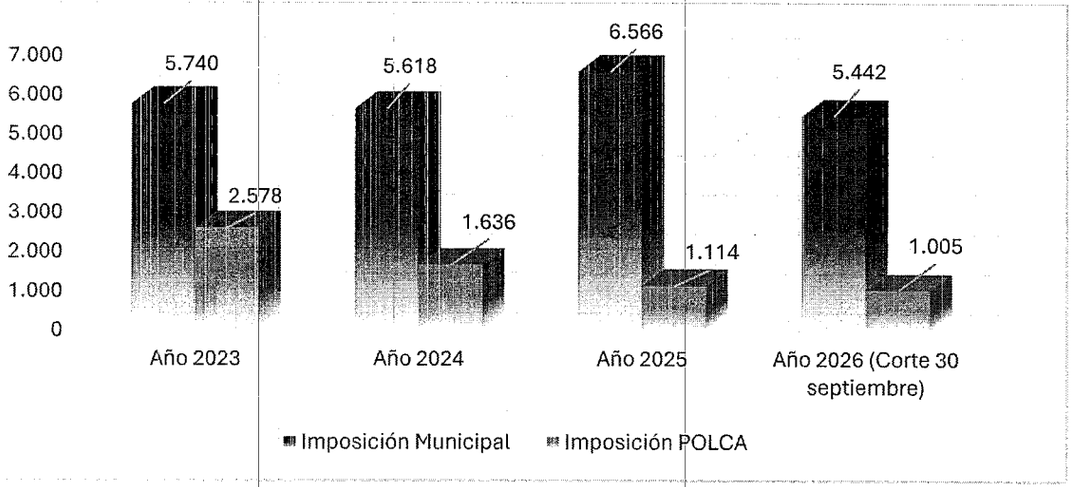
Con el modelo de concesión propuesto para los próximos 12 años, se proyecta un recaudo esperado para el municipio, donde se proyecta una mejora en el total de los ingresos recibidos a partir del 2027 soportados en la mejora en los tramites gracias a la gestión comercial y las nuevas instalaciones que mejorará la atención al usuario; así como un nuevo ingreso que provendría de los servicios SAST.

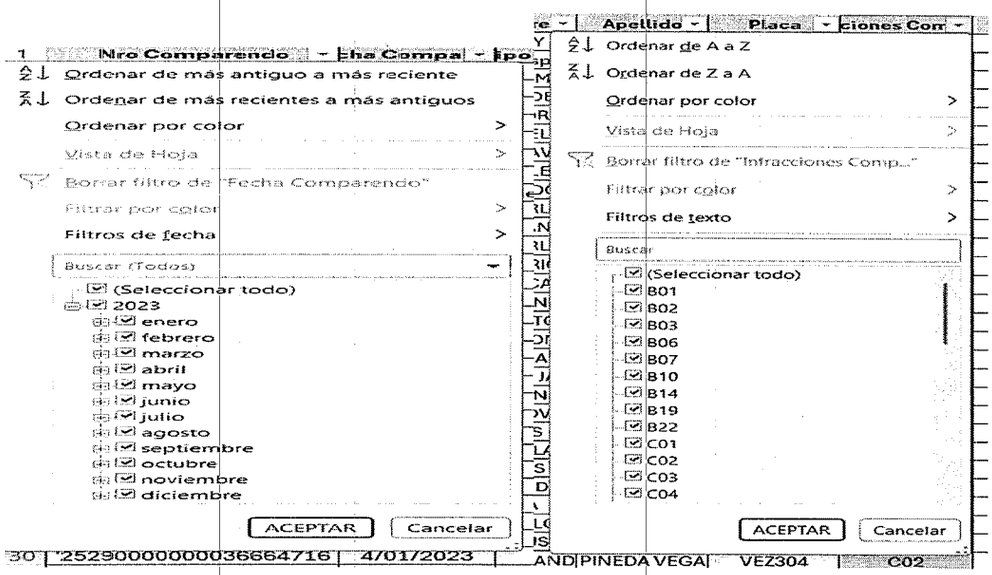
ESTADISTICA DE COMPARENDOS

Revisada la plataforma SIMIT, se logró evidenciar que, durante el periodo comprendido entre el primero (01) de enero del año 2023 – treinta (30) de septiembre del año 2026, se registró la imposición de 29.699 Ordenes de Comparendo por agentes de tránsito en la vía, dentro del proceso contravencional descrito en el artículo 135° del Código Nacional de Tránsito Terrestre. En ese orden de ideas, ningún proceso contravencional fue impuesto a través de Sistemas Automáticos o Semiautomáticos para la detección de infracciones, ya que la fecha la Secretaría de Movilidad de Fusagasugá no cuenta con las respectivas autorizaciones para realizar este tipo de procedimientos.

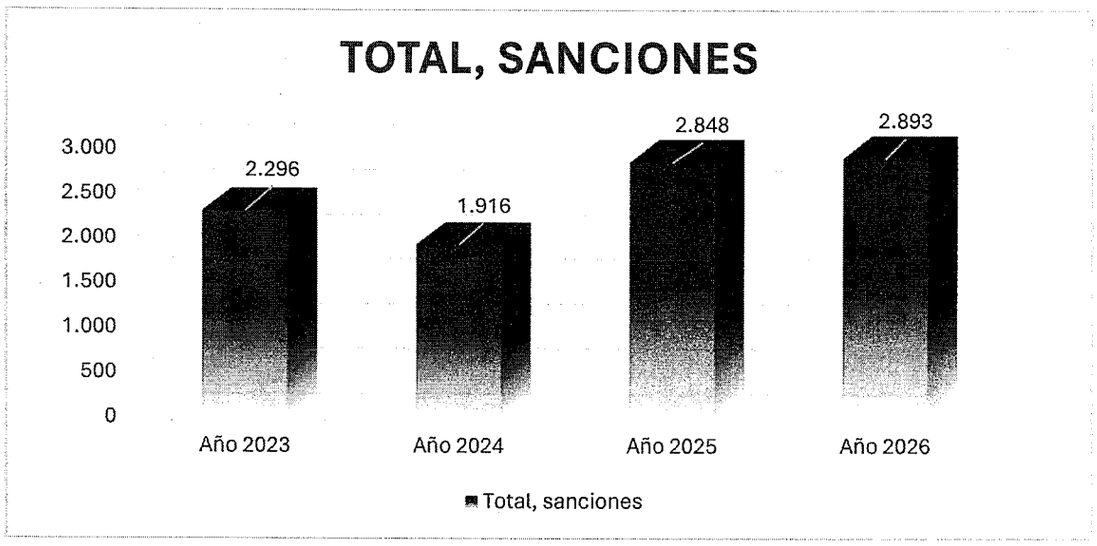
Respecto a la imposición por vigencias y por tipo de autoridad, se proceden a realizar a relacionar las siguientes graficas:


TOTAL, IMPOSICIONES POR AÑO
9.000
8.000
7.000
6.000
5.000
4.000
3.000
2.000
1.000
0
8.318
7.254
7.680
6.447
Año 2023
Año 2024
Año 2025
Año 2026 (Corte 30 septiembre)
Total, imposiciones por año


7.000
6.000
5.000
4.000
3.000
2.000
1.000
0
5.740
2.578
5.618
1.636
6.566
1.114
5.442
1.005
Año 2023
Año 2024
Año 2025
Año 2026 (Corte 30 septiembre)
Imposición Municipal
Imposición POLCA


Nro Comparendo
Ordenar de más antiguo a más reciente
Ordenar de más recientes a más antiguos
Ordenar por color
Vista de Hoja
Borrar filtro de "Fecha Comparendo"
Filtrar por color
Filtros de fecha
Buscar (Todos)
(Seleccionar todo)
2023
enero
febrero
marzo
abril
mayo
junio
julio
agosto
septiembre
octubre
noviembre
diciembre
ACEPTAR
Cancelar
Apellido
Placa
Ordenar de A a Z
Ordenar de Z a A
Ordenar por color
Vista de Hoja
Borrar filtro de "Infracciones Comp..."
Filtrar por color
Filtros de texto
Buscar
(Seleccionar todo)
B01
B02
B03
B06
B07
B10
B14
B19
B22
C01
C02
C03
C04
ACEPTAR
Cancelar
30 | 25290000000036664716 | 4/01/2023 | AND | PINEDA VEGA | VEZ304 | C02

Revisado el Sistema Integrado de Información Sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito – SIMIT, se logró evidenciar el siguiente cargue de novedades sancionatorias por año de expedición del acto administrativo:



Respecto a procesos contravencionales, actualmente se cuenta con la tecnología WEB SERVICE a través del software misional especializado en proceso contravencionales para la sincronización de Ordenes de Comparendo, resoluciones, acuerdos de pago, cuotas de acuerdo de pago y demás novedades exigidas por el Sistema Integrado de Información Sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito – SIMIT, para la debida actualización de la información. Para el RUNT se utiliza la plataforma HQ-RUNT.

Revisada la plataforma SIMIT, se logró evidenciar que, durante el periodo comprendido entre el primero (01) de enero del año 2023 – treinta (30) de septiembre del año 2026, se registró la imposición de 29.699 Ordenes de Comparendo, de las cuales, 19.289 finalizaron por el pago con descuentos o realización de curso de educación vial dentro de los términos descritos en el artículo 136° del Código Nacional de Tránsito Terrestre, representando un 64,94% sobre la totalidad de imposiciones.

Respecto a fallos absolutorios, se observa que durante el periodo comprendido entre el primero (01) de enero del año 2023 – treinta (30) de septiembre del año 2026, se registró el cargue de 137 fallos absolutorios, representando el 0,46% sobre la totalidad de imposición.

Por tal motivo, la totalidad de procesos restantes continúan el respectivo trámite contravencional descrito en el artículo 136° del Código Nacional de Tránsito Terrestre, expidiéndose la respectiva resolución sancionatoria e iniciándose el proceso de cobro persuasivo.

En lo atinente a los procesos contravencionales correspondientes a la vigencia 2005 – 2020, es pertinente indicar que, en su mayoría corresponden a procesos con incumplimiento de facilidad de pago otorgada, razón por la cual, el fenómeno de la prescripción se encuentra interrumpido de manera reciente.

Respecto a procesos contravencionales impuestos durante el primer semestre del año 2021, se contempla la ocurrencia del fenómeno jurídico de la prescripción sobre el mes de marzo del año 2027. Actualmente, corresponden a 307 procesos contravencionales que representan una cuantía de $ 1.827.450.181.

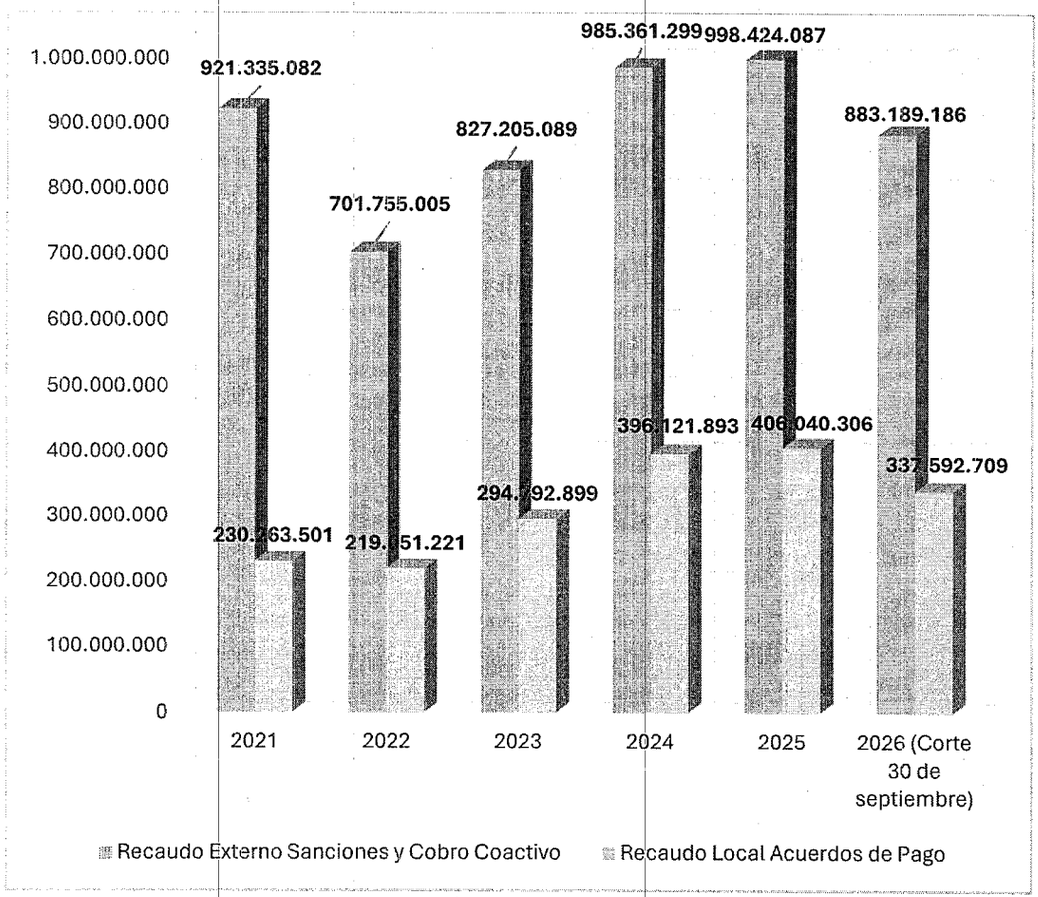
Finalmente, se relaciona una descripción de los procesos conforme a lo solicitado:

Año	Total, sanciones o incumplimientos de acuerdos de pago vigentes	Total, coactivos vigentes (Con expedición de Mandamiento de Pago)	Total, acuerdos de pago vigentes
2021	67	648	25

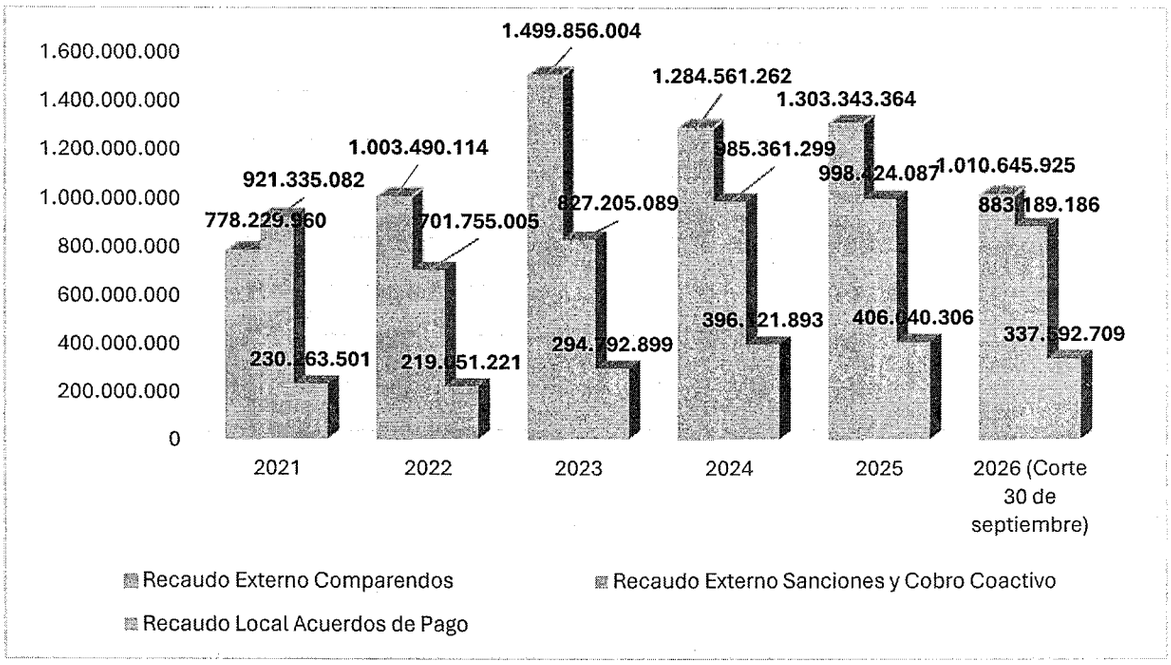
2022	97	824	41
2023	94	1.109	61
2024	1.063	619	85
2025	1.911	0	74
2026	2.026	0	37

Si bien es cierto, La facultad de cobro coactivo es indelegable, sin embargo, existe un equipo de apoyo a la gestión suministrado por DICITEC SEM, conforme a sus obligaciones adquiridas a través de contrato interadministrativo No. 2020-0485, el cual se relaciona a continuación:

- Dos (2) profesionales en derecho expertos en cobro coactivo, sus funciones principales es el seguimiento y apoyo a la gestión de recuperación de cartera en procesos contravencionales; determinación de procesos próximos a iniciar la etapa de expedición y notificación de resolución de mandamiento de pago y, planteamiento de estrategias para recuperación de cartera.
- Dos (2) profesionales en derecho de manera presencial, sus funciones principales son la proyección de respuestas a derechos de petición, informes de acciones de tutela, actos administrativos del proceso de cobro, cobro persuasivo y, consolidación de bases de datos.
- Un (1) auxiliar de ventanilla contravencional, sus funciones principales es la atención de usuarios para información de medidas cautelares ordenadas y, todo el proceso de acuerdos de pago. Además, realiza apoyo en la organización y digitalización de archivo.
- Se relaciona gráfica con pagos en estados sanción y cobro coactivo y, acuerdos de pago.



Relacionan ingresos por concepto de multas de tránsito, apoyo a la gestión del cobro coactivo y acuerdos de pago.



Se relaciona la digitalización por año sobre expedientes contravencionales:

Año	Total, digitalización u observación
2018	100% y en custodia del Municipio
2019	100% y en custodia del Municipio
2020	100% y en custodia del Municipio
2021	100% y en custodia del Municipio
2022	100% y en custodia del Municipio
2023	100% y en custodia del Municipio
2024	25%; fueron entregados al contratista procesos contravencionales del periodo enero – junio del año 2024.
2025	0%, los procesos contravencionales no han sido entregados al contratista, sin embargo, la Orden de Comparendo, resolución sancionatoria y medidas preventivas se encuentran de manera digital.
2026	0%, los procesos contravencionales no han sido entregados al contratista, sin embargo, la Orden de Comparendo, resolución sancionatoria y medidas preventivas se encuentran de manera digital.

CARTERA TOTAL CORTE 30 DE SEPTIEMBRE

Año	Cantidad Procedimientos (URBANO)	Valor total
2002	0	$ -
2003	0	$ -
2004	0	$ -
2005	1	$ 381.500
2006	0	$ -
2007	0	$ -
2008	0	$ -
2009	0	$ -
2010	6	$ 5.882.839
2011	0	$ -
2012	1	$ 2.629.760
2013	5	$ 4.813.505

Año	Cantidad Procedimientos (POLCA)	Valor total
2002	0	$ -
2003	0	$ -
2004	0	$ -
2005	0	$ -
2006	0	$ -
2007	0	$ -
2008	0	$ -
2009	1	$ 646.000
2010	0	$ -
2011	0	$ -
2012	4	$ 4.811.917
2013	2	$ 2.895.988

2014	5	$ 7.264.541	2014	5	$ 30.763.345
2015	14	$ 21.065.904	2015	1	$ 616.980
2016	23	$ 62.751.443	2016	11	$ 5.107.453
2017	27	$ 18.676.938	2017	8	$ 13.776.916
2018	46	$ 84.335.225	2018	6	$ 9.036.915
2019	59	$ 120.801.445	2019	6	$ 5.195.829
2020	85	$ 214.886.982	2020	14	$ 55.903.482
2021	549	$ 4.404.908.140	2021	191	$ 628.060.371
2022	665	$ 2.122.327.168	2022	297	$ 612.977.125
2023	944	$ 4.377.150.906	2023	320	$ 510.941.877
2024	1462	$ 2.973.793.912	2024	305	$ 532.733.909
2025	1689	$ 2.385.326.840	2025	296	$ 336.446.636
2026	1728	$ 1.562.004.623	2026	335	$ 331.664.327
Total	7.309	$ 18.369.001.671	**Total**	1.802	$ 3.081.579.070

TOTAL, IMPOSICIÓN Y COMPORTAMIENTO DE PAGO

AÑO	TOTAL, PROCESOS	TOTAL, FINALIZADOS	TOTAL, ACTIVOS	% FINALIZADOS	% ACTIVOS
2021	5.661	4.921	740	86,92810458	13,07189542
2022	6.229	5.267	962	84,55610852	15,44389148
2023	8.318	7.054	1.264	84,80403943	15,19596057
2024	7.252	5.485	1.767	75,63430778	24,36569222
2025	7.678	5.693	1.985	74,14691326	25,85308674

1.42. Seguridad vial en el Plan de Desarrollo Municipal de Fusagasugá 2024–2028

El municipio de Fusagasugá incorporó la seguridad vial como un componente estratégico del Plan de Desarrollo Municipal 2024–2028, "Fusagasugá Florece: Un Plan Integral para el Desarrollo Sostenible y Equitativo", adoptado mediante el Acuerdo Municipal No. 004 del 14 de junio de 2024. En particular, el artículo 59 establece el programa "Movilidad Responsable y Segura", cuyo objetivo es mejorar las condiciones de seguridad vial y movilidad sostenible, reducir la siniestralidad mediante un enfoque integral de sistema seguro y proteger a los diferentes actores viales.
Para alcanzar este propósito, el Plan contempla la formulación e implementación del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, el fortalecimiento de la señalización y semaforización, la identificación e intervención de puntos críticos de accidentalidad, el desarrollo de campañas de educación y cultura vial, la promoción de medios alternativos de transporte y la optimización del servicio público. Asimismo, establece como metas para el cuatrienio la instalación y restauración de 520 señales viales y elementos de semaforización, el diseño e implementación de tres acciones de seguridad y cultura vial, el mantenimiento de estrategias de control y regulación del tránsito mediante herramientas tecnológicas y el fortalecimiento de los procesos contravencionales, registrales y de cobro coactivo. Estas disposiciones evidencian que la administración municipal reconoce la seguridad vial como una prioridad de intervención pública, articulada con la modernización institucional y tecnológica del organismo de tránsito[2].
Fuente: Acuerdo Municipal No. 004 de 2024, artículos 58 y 59, especialmente páginas 99 y 100, programa Movilidad Responsable y Segura

1.43. Seguridad vial en el Plan de Ordenamiento Territorial de Fusagasugá

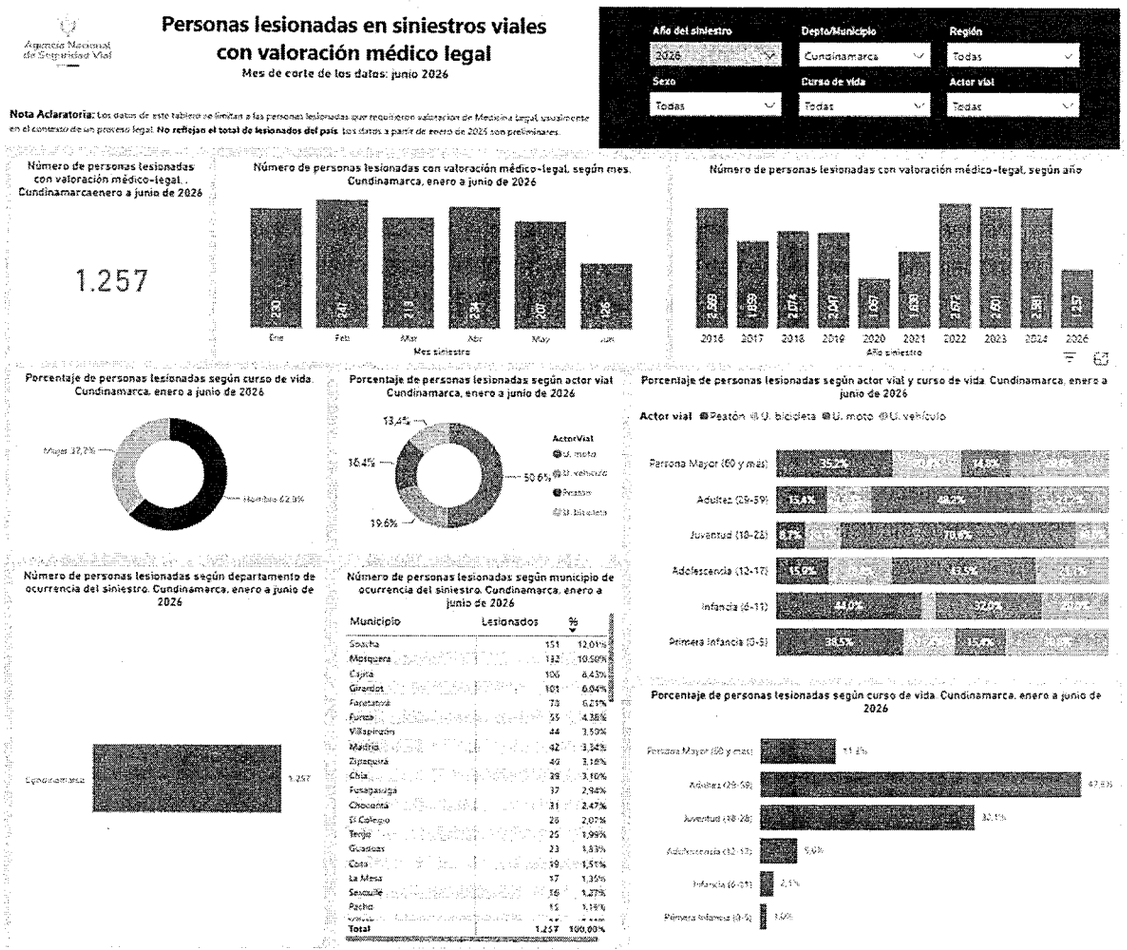
[2] https://www.arcgis.com/home/item.html?id=b5003bc668184917b2cdac9d31a6e870#overview

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) del municipio de Fusagasugá, adoptado mediante el Acuerdo Municipal No. 010 de 2023[3], incorpora la movilidad y la seguridad vial como componentes fundamentales del ordenamiento territorial y del desarrollo urbano y rural.

En particular, establece como objetivo garantizar la seguridad vial en las vías del municipio, mediante el fortalecimiento de la infraestructura de señalización, la instalación y mantenimiento de sistemas de semaforización vehicular y peatonal, el mejoramiento de la conectividad vial y la promoción de condiciones de circulación seguras para todos los actores viales. Asimismo, los artículos 90, 91 y 92 contemplan la organización del sistema de movilidad urbano y la formulación del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, orientado a mejorar la accesibilidad, promover la integración de los diferentes modos de transporte, intervenir puntos críticos de tráfico y accidentalidad y fortalecer la articulación de la red vial municipal con los corredores regionales y nacionales.

En este sentido, el POT constituye un instrumento de planificación que sustenta la necesidad de desarrollar proyectos de modernización de la infraestructura y de los sistemas de gestión y control del tránsito, siempre que respondan a diagnósticos técnicos y contribuyan efectivamente a la prevención de siniestros viales, la protección de la vida y el mejoramiento de la movilidad municipal.

1.44. Siniestros Viales En Cundinamarca – Lesionados[4]



https://ansv.gov.co/es/observatorio/estadisticas/personas-lesionadas-en-siniestros-viales-con-valoracion-medico-legal

[3] https://fusagasuga.1cero1.com/Transparencia/Paginas/Acuerdo-10-2023-POT.aspx

[4] https://ansv.gov.co/es/observatorio/estadisticas/personas-lesionadas-en-siniestros-viales-con-valoracion-medico-legal

Agencia Nacional de Seguridad Vial

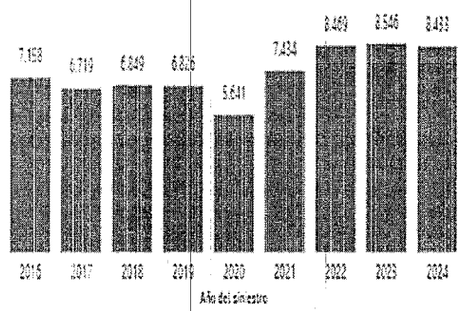
Personas fallecidas por siniestros viales

Datos definitivos 2016-2024

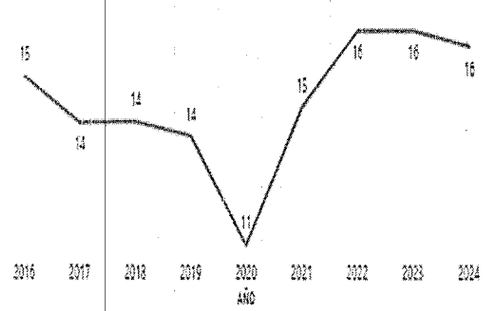
Año del siniestro: 2024 | Departamento/Municipio: Todas | Región geográfica: Todas
Sexo: Todas | Curso de vida: Todas | Actor vial: Todas
Tipo de vehículo: Todas | Objeto de colisión: Todas | Zona: Todas

Balance 2024 vs. 2025 | Evolución y tendencia | Perfil de las víctimas | Detalle de los siniestros

Número de personas fallecidas según año del siniestro.



Número de personas fallecidas por cada 100.000 habitantes



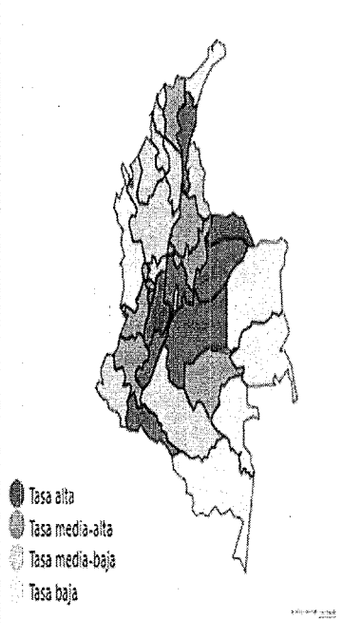
Número de personas fallecidas por cada 100.000 habitantes. 2024



Número de personas fallecidas por cada 100.000 habitantes. 2024

Entidad Territorial/Mun	Personas fallecidas	Población	Tasa Fallecidos
Casanare	173	467.565	37
Arauca	99	277.883	36
Putumayo	122	385.400	32
Meta	336	1.144.286	29
Huila	334	1.194.754	28
Tolima	325	1.380.444	24
Quindío	118	556.880	21
Cesar	299	1.440.484	21
Cundinamarca	671	3.463.004	19
Valle del Cauca	893	4.693.432	19
Archipiélago de San Andrés	12	63.250	19
Guaviare	16	84.550	19
Risaralda	179	997.930	18
Boyacá	229	1.283.225	18
Cauca	268	1.583.095	17
Santander	394	2.380.650	17
[illegible]	261	1.526.269	16
Total	8.419	52.613.753	16

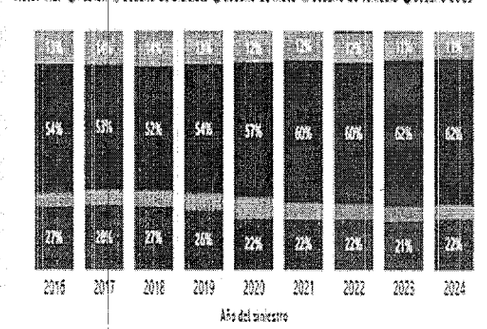
Concentración de la tasa de personas fallecidas por cada 100.000 habitantes. 2024



Número de personas fallecidas según actor vial y año.

Actor Vial	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Usuario de moto	3.759	3.374	3.653	3.666	3.140	4.436	5.051	5.281	5.194
Peatón	1.857	1.790	1.764	1.747	1.229	1.607	1.866	1.819	1.875
Usuario de vehículo	921	868	920	906	673	866	1.023	937	929
Usuario de bicicleta	379	375	428	431	456	480	465	462	415
Sin información	218	256	257	56	123	25	11		6
Usuario otros	25	16	22	20	20	20	53	37	14
Total	7.158	6.719	6.849	6.826	5.641	7.434	8.469	8.546	8.433

Evolución de la proporción de personas fallecidas según actor vial y año.



ALCALDÍA DE FUSAGASUGÁ
Dirección de Contratación

Balance 2026 vs. 2025 | Evolución y tendencia | Perfil de las víctimas | Detalle de los siniestros

Personas fallecidas. Cundinamarca. 2026

352

Personas fallecidas. Cundinamarca. 2025

310

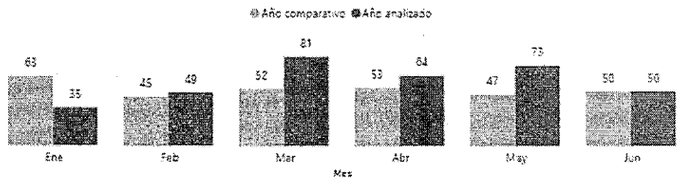
Según datos preliminares hubo un aumento de:

42

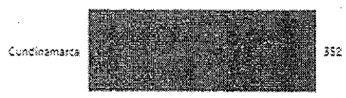
Según datos preliminares hubo un aumento porcentual de:

13,5 %

Comparación del número de personas fallecidas. Cundinamarca hasta el 30/06/2026, con relación al mismo periodo del año 2025



Personas fallecidas según departamento. Cundinamarca. 2026



Comparación del número de personas fallecidas. Cundinamarca hasta el 30/06/2026, con relación al mismo periodo del año 2025

Depto/Municipio	2025	2026	Variación	% Variación
Cundinamarca	310	352	42 ↑	13,5 %
Total	**310**	**352**	**42**	**13,5 %**

Variaciones en el número de personas fallecidas 2026-2025. Cundinamarca hasta el 30/06/2026



Comparación del número de personas fallecidas por municipio. Cundinamarca hasta el 30/06/2026, con relación al mismo corte del año 2025

Municipio	Departamento	2025	2026	Variación	% Variación
Sesquilé	Cundinamarca	5	6	1 ↑	20,0 %
Fusagasugá	Cundinamarca	17	19	2 ↑	11,8 %
Mosquera	Cundinamarca	14	15	1 ↑	7,1 %
Albán	Cundinamarca	1	1	0	0,0 %
Apulo	Cundinamarca	1	1	0	0,0 %
Arbeláez	Cundinamarca	0	0	0	0,0 %
Cabrera	Cundinamarca	0	0	0	0,0 %
Cachipay	Cundinamarca	0	0	0	0,0 %
Carmen De Carupa	Cundinamarca	0	0	0	0,0 %
Chaguaní	Cundinamarca	0	0	0	0,0 %
Choachí	Cundinamarca	1	1	0	0,0 %
Cucunubá	Cundinamarca	0	0	0	0,0 %
Fúquene	Cundinamarca	3	3	0	0,0 %
Gachalá	Cundinamarca	0	0	0	0,0 %
Gama	Cundinamarca	0	0	0	0,0 %
Guataquí	Cundinamarca	0	0	0	0,0 %

Comparación del número de personas fallecidas por ciudad capital hasta el 30/06/2026, con relación al mismo corte del año 2025

Municipio	Departamento	2025	2026	Variación	% Variación

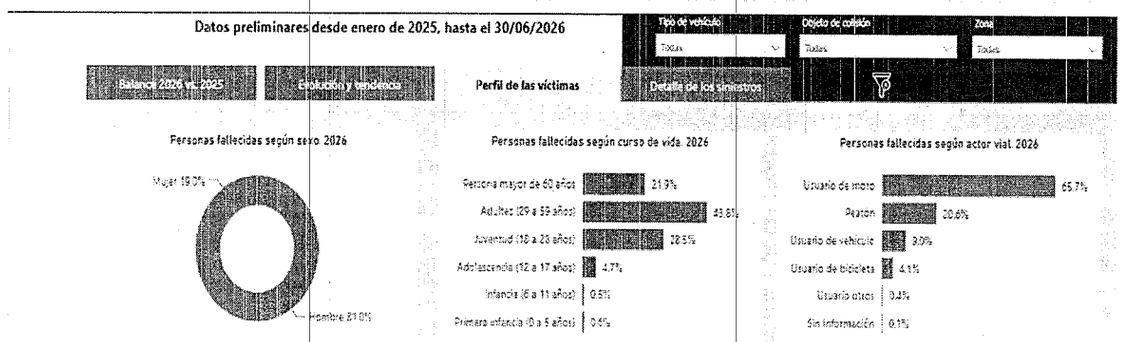
Variaciones del número de personas fallecidas, según usuario de la vía. Cundinamarca hasta el 30/06/2026, con relación al mismo corte del año 2025

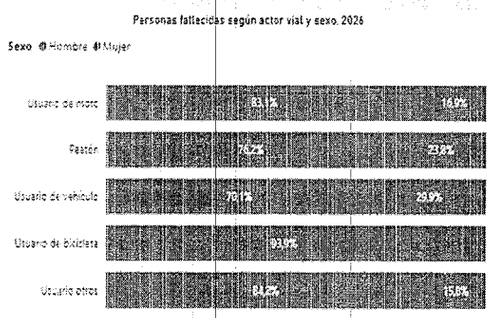
Usuario de la vía	2025	2026	Variación	%Variación
Usuario de moto	158	184	26 ↑	16,5 %
Peatón	73	73	0 ↓	0,0 %
Usuario de bicicleta	30	32	2 ↑	6,7 %
Veh. individual	28	45	17 ↑	60,7 %
Usuario Tte. pasajeros	10	10	0 ↓	0,0 %
Usuario Tte. carga	8	7	-1 ↓	-12,5 %
Usuario de otros	3	0	-3 ↓	-100,0 %
Sin información	0	1	1 ↑	100,0 %
Total	**310**	**352**	**42**	**13,5 %**

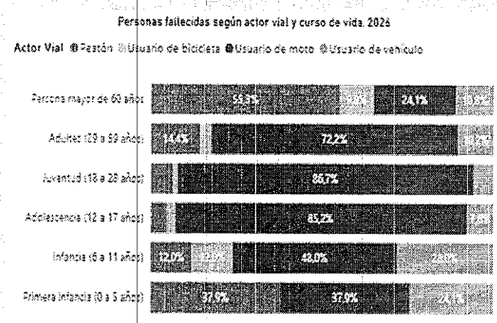
Variaciones del número de personas fallecidas, según objeto de colisión. Cundinamarca hasta el 30/06/2026, con relación al mismo corte del año 2025

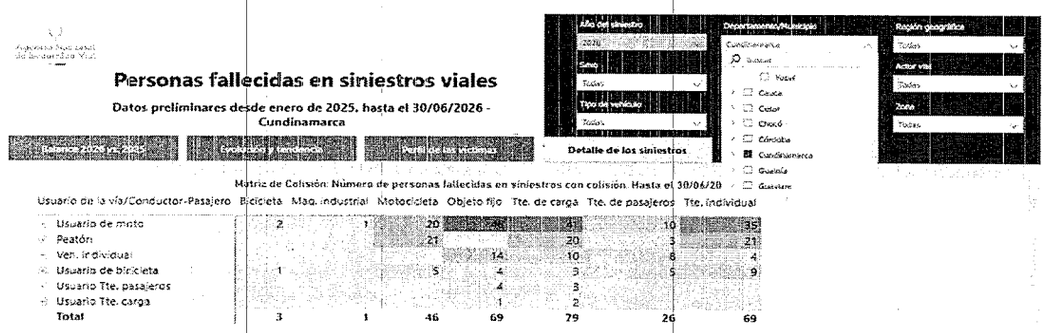
Objeto colisión	2025	2026	Variación	%Variación
Tte. de carga	78	79	1 ↑	1,3 %
Objeto fijo	50	69	19 ↑	38,0 %
Tte. individual	52	69	17 ↑	32,7 %
Motocicleta	44	46	2 ↑	4,5 %
Tte. de pasajeros	23	26	3 ↑	13,0 %
Sin información	18	20	2 ↑	11,1 %
Bicicleta	1	3	2 ↑	200,0 %
Maq. industrial	1	1	0 ↓	0,0 %
Animal en vía	1	0	-1 ↓	-100,0 %
Maq. agrícola	0	0	0 ↓	0,0 %
Total	**268**	**313**	**45**	**16,8 %**

***Nota:** Esta tabla incluye únicamente las muertes que ocurrieron en siniestros donde hubo colisión.





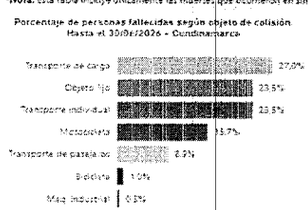


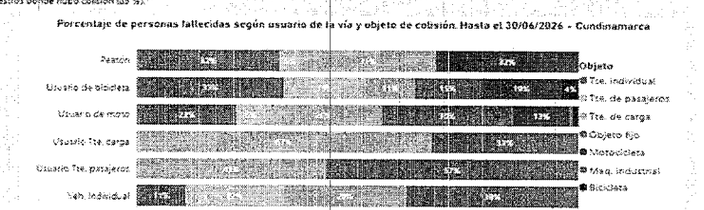


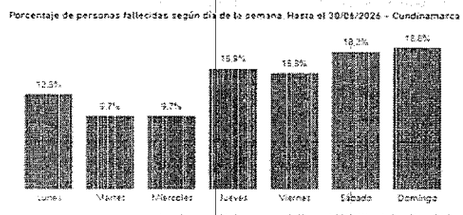
Matriz de Colisión: Número de personas fallecidas en siniestros con colisión. Hasta el 30/06/20

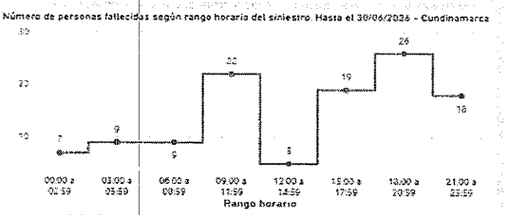
Usuario de la vía/Conductor-Pasajero	Bicicleta	Maq. industrial	Motocicleta	Objeto fijo	Tte. de carga	Tte. de pasajeros	Tte. individual	
Usuario de moto	2	1	20	28	4	10	35	
Peatón			21		20	3	21	
Veh. individual				14	10	6	4	
Usuario de bicicleta	1		5	4	3	5	9	
Usuario Tte. pasajeros				4	3			
Usuario Tte. carga				1	2			
Total	**3**	**1**	**46**	**69**	**79**	**26**	**69**	

*Nota: Esta tabla incluye únicamente las muertes que ocurrieron en siniestros donde hubo colisión (33 %).



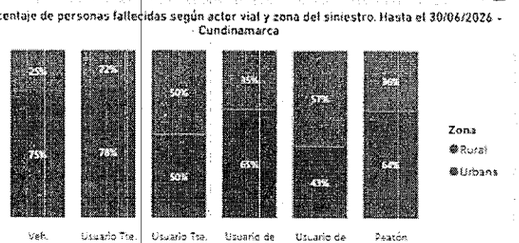






Nota: Este gráfico solo incluye las muertes donde se pudo registrar la hora del siniestro, lo que representa el 33 % del total de casos.





1.45. Comparación entre municipios de Cundinamarca 2024 – 2025

Comparación del número de personas fallecidas por municipio. Cundinamarca hasta el 31/12/2025, con relación al mismo corte del año 2024

Municipio	Departamento	AÑ_2024	_2025	ación	% Variación
Agua De Dios	Cundinamarca	2	2	0	0,0 %
Albán	Cundinamarca	2	4	2	100,0 %
Anapoima	Cundinamarca	10	2	-8	-80,0 %
Anolaima	Cundinamarca	1	3	2	200,0 %
Apulo	Cundinamarca	4	5	1	25,0 %
Arbeláez	Cundinamarca	0	1	1	100,0 %
Beltrán	Cundinamarca	2	0	-2	-100,0 %
Bituima	Cundinamarca	0	3	3	100,0 %
Bojacá	Cundinamarca	11	1	-10	-90,9 %
Cabrera	Cundinamarca	0	0	0	0,0 %
Cachipay	Cundinamarca	0	0	0	0,0 %
Cajicá	Cundinamarca	13	11	-2	-15,4 %
Caparrapí	Cundinamarca	8	4	-4	-50,0 %
Cáqueza	Cundinamarca	10	8	-2	-20,0 %
Carmen De Carupa	Cundinamarca	1	0	-1	-100,0 %

Comparación del número de personas fallecidas por municipio. Cundinamarca hasta el 31/12/2025, con relación al mismo corte del año 2024

Municipio	Departamento	AÑ_2024	_2025	ación	% Variación
Fúquene	Cundinamarca	3	5	2	66,7 %
Fusagasugá	Cundinamarca	30	40	10	33,3 %
Gachalá	Cundinamarca	0	1	1	100,0 %
Gachancipá	Cundinamarca	7	5	-2	-28,6 %
Gachetá	Cundinamarca	1	2	1	100,0 %
Gama	Cundinamarca	0	0	0	0,0 %
Girardot	Cundinamarca	23	30	7	30,4 %
Granada	Cundinamarca	5	7	2	40,0 %
Guachetá	Cundinamarca	2	4	2	100,0 %
Guaduas	Cundinamarca	12	11	-1	-8,3 %
Guasca	Cundinamarca	1	2	1	100,0 %
Guataquí	Cundinamarca	1	0	-1	-100,0 %
Guatavita	Cundinamarca	4	0	-4	-100,0 %
Guayabal De Síquima	Cundinamarca	0	0	0	0,0 %
Guayabetal	Cundinamarca	4	4	0	0,0 %

Comparación del número de personas fallecidas por municipio. Cundinamarca hasta el 31/12/2025, con relación al mismo corte del año 2024

Municipio	Departamento	AÑ_2024	_2025	ación	% Variación
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Chaguaní	Cundinamarca	2	0	-2	-100,0 %
Chía	Cundinamarca	15	19	4	26,7 %
Chipaque	Cundinamarca	5	4	-1	-20,0 %
Choachí	Cundinamarca	0	2	2	100,0 %
Chocontá	Cundinamarca	11	10	-1	-9,1 %
Cogua	Cundinamarca	6	5	-1	-16,7 %
Cota	Cundinamarca	25	27	2	8,0 %
Cucunubá	Cundinamarca	2	1	-1	-50,0 %
El Colegio	Cundinamarca	5	2	-3	-60,0 %
El Peñón	Cundinamarca	0	1	1	100,0 %
El Rosal	Cundinamarca	7	5	-2	-28,6 %
Facatativá	Cundinamarca	20	24	4	20,0 %
Fómeque	Cundinamarca	0	0	0	0,0 %
Fosca	Cundinamarca	0	1	1	100,0 %
Funza	Cundinamarca	19	29	10	52,6 %

Comparación del número de personas fallecidas por municipio. Cundinamarca hasta el 31/ con relación al mismo corte del año 2024

Municipio	Departamento	AÑ_2024	_2025	ación	% Variación
Gutiérrez	Cundinamarca	1	0	-1	-100,0 %
Jerusalén	Cundinamarca	0	1	1	100,0 %
Junín	Cundinamarca	0	0	0	0,0 %
La Calera	Cundinamarca	5	7	2	40,0 %
La Mesa	Cundinamarca	21	14	-7	-33,3 %
La Palma	Cundinamarca	3	3	0	0,0 %
La Peña	Cundinamarca	0	4	4	100,0 %
La Vega	Cundinamarca	18	10	-8	-44,4 %
Lenguazaque	Cundinamarca	8	1	-7	-87,5 %
Machetá	Cundinamarca	0	1	1	100,0 %
Madrid	Cundinamarca	27	17	-10	-37,0 %
Manta	Cundinamarca	1	0	-1	-100,0 %
Medina	Cundinamarca	0	2	2	100,0 %
Mosquera	Cundinamarca	22	22	0	0,0 %
Nariño	Cundinamarca	1	0	-1	-100,0 %
Nemocón	Cundinamarca	6	4	-2	-33,3 %

https://ansv.gov.co/es/observatorio/estadisticas/personas-fallecidas-en-siniestros-viales

El análisis comparativo de la siniestralidad vial fatal del municipio de Fusagasugá durante las vigencias 2024 y 2025 evidencia un deterioro significativo de los indicadores de seguridad vial, al registrarse un incremento de 30 a 40 personas fallecidas, equivalente a una variación positiva del 33,3 % y a diez víctimas fatales adicionales. Este comportamiento resulta especialmente relevante al compararlo con otros municipios del departamento de Cundinamarca, como Soacha, que presentó una disminución del 4,3 %, y Madrid, cuya reducción alcanzó el 37,0 %. Por su parte, Fusagasugá registró un aumento porcentual superior al de Girardot (30,4 %) y Facatativá (20,0 %), lo cual constituye una señal de alerta respecto de la evolución de la mortalidad vial en el municipio. En este contexto, se considera necesario fortalecer las estrategias de prevención, vigilancia y control del tránsito, particularmente mediante la identificación de corredores críticos, la gestión de velocidades, la protección de los actores viales vulnerables y la evaluación de tecnologías que contribuyan efectivamente a reducir la ocurrencia y gravedad de los siniestros viales, en concordancia con los objetivos del Plan Nacional y del Plan Departamental de Seguridad Vial.

1.46. Comparación entre municipios de Cundinamarca 2025– 2026

Comparación del número de personas fallecidas por municipio. Cundinamarca hasta el 30/06/2026, con relación al mismo corte del año 2025

Municipio	Departamento	2025	2026	Variación	% Variación
Agua De Dios	Cundinamarca	1	3	2	200,0 %
Albán	Cundinamarca	1	1	0	0,0 %
Anapoima	Cundinamarca	1	5	4	400,0 %
Anolaima	Cundinamarca	2	0	-2	-100,0 %
Apulo	Cundinamarca	1	1	0	0,0 %
Arbeláez	Cundinamarca	0	0	0	0,0 %
Beltrán	Cundinamarca	0	1	1	100,0 %
Bituima	Cundinamarca	3	0	-3	-100,0 %
Bojacá	Cundinamarca	0	4	4	100,0 %
Cabrera	Cundinamarca	0	0	0	0,0 %
Cachipay	Cundinamarca	0	0	0	0,0 %
Cajicá	Cundinamarca	7	4	-3	-42,9 %
Caparrapí	Cundinamarca	3	5	2	66,7 %
Cáqueza	Cundinamarca	3	0	-3	-100,0 %

Comparación del número de personas fallecidas por municipio. Cundinamarca hasta el 30/06/2026, con relación al mismo corte del año 2025

Municipio	Departamento	2025	2026	Variación	% Variación
Carmen De Carupa	Cundinamarca	0	0	0	0,0 %
Chaguaní	Cundinamarca	0	0	0	0,0 %
Chía	Cundinamarca	8	14	6	75,0 %
Chipaque	Cundinamarca	1	5	4	400,0 %
Choachí	Cundinamarca	1	1	0	0,0 %
Chocontá	Cundinamarca	7	3	-4	-57,1 %
Cogua	Cundinamarca	2	4	2	100,0 %
Cota	Cundinamarca	16	12	-4	-25,0 %
Cucunubá	Cundinamarca	0	0	0	0,0 %
El Colegio	Cundinamarca	1	2	1	100,0 %
El Peñón	Cundinamarca	1	0	-1	-100,0 %
El Rosal	Cundinamarca	2	3	1	50,0 %
Facatativá	Cundinamarca	6	19	13	216,7 %
Fómeque	Cundinamarca	0	1	1	100,0 %

Comparación del número de personas fallecidas por municipio Cundinamarca hasta el 30/06/2026 con relación al mismo corte del año 2025

Municipio	Departamento	2025	2026	Variación	% Variación
Fosca	Cundinamarca	1	0	-1	-100,0 %
Funza	Cundinamarca	18	13	-5	-27,8 %
Fúquene	Cundinamarca	3	3	0	0,0 %
Fusagasugá	Cundinamarca	17	19	2	11,8 %
Gachalá	Cundinamarca	0	0	0	0,0 %
Gachancipá	Cundinamarca	2	3	1	50,0 %
Gachetá	Cundinamarca	1	0	-1	-100,0 %
Gama	Cundinamarca	0	0	0	0,0 %
Girardot	Cundinamarca	10	15	5	50,0 %
Granada	Cundinamarca	5	1	-4	-80,0 %
Guachetá	Cundinamarca	2	1	-1	-50,0 %
Guaduas	Cundinamarca	5	10	5	100,0 %
Guasca	Cundinamarca	1	5	4	400,0 %
Guataquí	Cundinamarca	0	0	0	0,0 %

Comparación del número de personas fallecidas por municipio Cundinamarca hasta el 30/06/2026 con relación al mismo corte del año 2025

Municipio	Departamento	2025	2026	Variación	% Variación
Guatavita	Cundinamarca	0	2	2	100,0 %
Guayabal De Síquima	Cundinamarca	0	0	0	0,0 %
Guayabetal	Cundinamarca	2	2	0	0,0 %
Gutiérrez	Cundinamarca	0	0	0	0,0 %
Jerusalén	Cundinamarca	1	0	-1	-100,0 %
Junín	Cundinamarca	0	0	0	0,0 %
La Calera	Cundinamarca	4	3	-1	-25,0 %
La Mesa	Cundinamarca	6	4	-2	-33,3 %
La Palma	Cundinamarca	3	0	-3	-100,0 %
La Peña	Cundinamarca	4	1	-3	-75,0 %
La Vega	Cundinamarca	7	5	-2	-28,6 %
Lenguazaque	Cundinamarca	1	1	0	0,0 %
Machetá	Cundinamarca	1	0	-1	-100,0 %
Madrid	Cundinamarca	8	10	2	25,0 %

https://ansv.gov.co/es/observatorio/estadisticas/personas-fallecidas-en-siniestros-viales

El análisis de los indicadores de siniestralidad vial fatal del municipio de Fusagasugá, con corte al 30 de junio de 2026, evidencia un incremento del 11,8 % en el número de personas fallecidas respecto del mismo periodo de 2025, al pasar de 17 a 19 víctimas fatales.

Este comportamiento confirma la persistencia de una problemática relevante en materia de seguridad vial, especialmente si se considera que durante la vigencia 2025 el municipio registró 40 fallecimientos, frente a los 30 reportados en 2024, lo que representó un aumento anual del 33,3 %. En el contexto departamental, Fusagasugá presenta una cifra semestral de mortalidad vial igual a la de Facatativá y superior a la registrada en otros municipios de referencia como Girardot, Funza, Chía y Madrid.

Estos resultados ponen de manifiesto la necesidad de fortalecer las estrategias municipales de prevención y control, especialmente aquellas relacionadas con la gestión de velocidades, la identificación e intervención de puntos críticos de siniestralidad, la protección de los actores viales vulnerables y la implementación de herramientas tecnológicas que permitan mejorar las capacidades de vigilancia y gestión del tránsito.

2. FACULTADES

Mediante el **Acuerdo Municipal No. 100-03.01.3-15 del 22 de octubre de 2026**, el Honorable Concejo Municipal de Fusagasugá autorizó al alcalde, de manera precisa y *pro tempore*, por doce (12) meses contados desde la entrada en vigencia del Acuerdo, para:

(...)

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO. - AUTORIZACIÓN Y ALCANCE. Autorícese al alcalde municipal de Fusagasugá, de manera precisa y protempore por el término de doce (12) meses contados a partir de la entrada en vigencia del presente Acuerdo, para adelantar las actuaciones precontractuales, realizar el proceso de selección objetiva bajo la modalidad de licitación pública a través de Secop II y celebrar un contrato de concesión destinado a la modernización tecnológica, operativa y de apoyo de la gestión de los procesos de tránsito y movilidad.

(...)

ARTICULO SEGUNDO. - PLAZO DE EJECUCIÓN: El plazo del contrato de concesión será el estrictamente necesario para la ejecución del objeto y la recuperación razonable de las inversiones que se encuentren debidamente justificadas en el modelo financiero, sin exceder de doce (12) años.

2.NECESIDAD PÚBLICA PARA SATISFACER MEDIANTE LA MODERNIZACIÓN DEL ORGANISMO DE TRÁNSITO DE FUSAGASUGÁ

La movilidad constituye uno de los elementos fundamentales para el desarrollo económico, social y territorial de los municipios, en la medida en que permite la integración de las actividades productivas, facilita el acceso de los ciudadanos a los servicios públicos esenciales y garantiza el ejercicio efectivo del derecho fundamental a la libre

circulación consagrado en el artículo 24 de la Constitución Política. En este contexto, los organismos de tránsito desempeñan una función estratégica dentro de la estructura administrativa municipal, al ser los encargados de organizar, dirigir, controlar y regular las actividades relacionadas con el tránsito, el transporte y la seguridad vial dentro de su respectiva jurisdicción.

De conformidad con lo establecido en la Ley 769 de 2002, los organismos de tránsito tienen la responsabilidad de garantizar la movilidad segura de los diferentes actores viales, administrar los registros de tránsito, expedir las especies venales y documentos de tránsito, adelantar los procesos contravencionales derivados de las infracciones, coordinar las acciones de control y vigilancia vial y desarrollar programas orientados a la prevención de la accidentalidad y la protección de la vida de los ciudadanos. Estas competencias exigen una capacidad institucional sólida, soportada en procesos eficientes, infraestructura adecuada, sistemas tecnológicos modernos y mecanismos de atención acordes con las necesidades actuales de la ciudadanía.

En el caso del Municipio de Fusagasugá, el crecimiento poblacional, la expansión urbana, el aumento progresivo del parque automotor y la consolidación del municipio como centro regional de servicios han generado una mayor demanda de trámites, servicios y actuaciones administrativas relacionadas con el tránsito y el transporte. Esta situación implica la necesidad de fortalecer la capacidad operativa, tecnológica y administrativa del organismo de tránsito para responder de manera eficiente, oportuna y transparente a los requerimientos de los ciudadanos y a las exigencias propias del sector transporte.

Adicionalmente, el avance de las tecnologías de la información y las comunicaciones ha transformado la forma en que las entidades públicas prestan sus servicios, generando mayores expectativas por parte de los usuarios en cuanto a rapidez, accesibilidad, transparencia y disponibilidad de trámites digitales. Actualmente, la gestión pública exige la implementación de herramientas tecnológicas que permitan la gestión documental electrónica, la trazabilidad de las actuaciones administrativas y la prestación de servicios a través de canales virtuales que reduzcan tiempos de espera y faciliten el acceso de los ciudadanos a los servicios institucionales.

En este escenario, se evidencia la necesidad de adelantar un proceso integral de modernización del Organismo de Tránsito de Fusagasugá que permita fortalecer la gestión institucional mediante la incorporación de infraestructura tecnológica, sistemas de información especializados, equipos de procesamiento de datos, plataformas de atención ciudadana, herramientas de control operativo y mecanismos de gestión que garanticen una prestación eficiente de los servicios de tránsito. Lo anterior resulta indispensable para superar limitaciones operativas, optimizar los recursos disponibles y garantizar que la entidad pueda responder adecuadamente a las demandas presentes y futuras de la comunidad.

De igual forma, la necesidad pública se encuentra estrechamente relacionada con el fortalecimiento de la seguridad vial en el municipio. Los registros de accidentalidad evidencian la ocurrencia de siniestros viales que afectan la integridad física y la vida de los ciudadanos, generando impactos sociales, económicos y familiares significativos. La reducción de la siniestralidad vial constituye una obligación permanente de las autoridades de tránsito y demanda la implementación de estrategias integrales que combinen acciones de prevención, educación, regulación y control. Para ello resulta necesario contar con herramientas tecnológicas y operativas que permitan identificar factores de riesgo, mejorar los procesos de control, fortalecer la vigilancia vial y generar información confiable para la toma de decisiones orientadas a la protección de los usuarios de las vías.

La modernización del organismo de tránsito también responde a la necesidad de mejorar la calidad de los servicios prestados a los ciudadanos. La racionalización de trámites, la implementación de mecanismos de atención virtual, la optimización de los procesos internos, la disminución de tiempos de respuesta y la ampliación de los canales de servicio constituyen acciones que permiten fortalecer la relación entre la administración pública y la comunidad, garantizando mayores niveles de satisfacción ciudadana y promoviendo principios de eficiencia, transparencia, economía y celeridad administrativa previstos en la Constitución y en la Ley 1437 de 2011.

Asimismo, resulta necesario fortalecer la sostenibilidad institucional del organismo de tránsito, permitiéndole adaptarse a las nuevas dinámicas del sector transporte y a las políticas nacionales de transformación digital del Estado. La incorporación de tecnologías modernas, la actualización permanente de los sistemas de información y la mejora de los procesos administrativos permiten optimizar la gestión pública, reducir riesgos operativos, garantizar

la integridad de la información y mejorar los mecanismos de seguimiento, control y evaluación de la gestión institucional.

En consecuencia, la necesidad pública que se pretende satisfacer consiste en dotar al Municipio de Fusagasugá de un organismo de tránsito moderno, eficiente, seguro y tecnológicamente fortalecido, capaz de garantizar una adecuada prestación de los servicios de tránsito y transporte, mejorar las condiciones de movilidad y seguridad vial, optimizar la atención a los ciudadanos, fortalecer la gestión institucional y asegurar el cumplimiento efectivo de las competencias asignadas por el ordenamiento jurídico. La modernización del organismo de tránsito no constituye únicamente una inversión en tecnología o infraestructura, sino una estrategia integral orientada a la protección del interés general, al fortalecimiento de la capacidad administrativa del municipio y al mejoramiento de la calidad de vida de todos los habitantes de Fusagasugá.

OBJETO. LA MODERNIZACIÓN TECNOLÓGICA Y OPERATIVA DE LOS PROCESOS DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO DE FUSAGASUGÁ, MEDIANTE LA IMPLEMENTACIÓN, OPERACIÓN, MANTENIMIENTO Y ACTUALIZACIÓN DE HERRAMIENTAS TECNOLÓGICAS Y COMPONENTES DE APOYO A LA GESTIÓN DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD.

ALCANCE DEL FUTURO CONTRATO DE CONCESIÓN

El alcance del contrato comprende la ejecución, por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la dirección, vigilancia y control del Municipio de Fusagasugá, de las actividades instrumentales, tecnológicas, operativas, documentales y administrativas de apoyo requeridas para el desarrollo del objeto contractual. Asimismo, podrán ejecutarse actividades conexas y complementarias, siempre que guarden relación directa con los componentes expresamente definidos en el presente alcance, resulten necesarias para su adecuada implementación, operación y funcionamiento, se encuentren previstas en los estudios y documentos del proceso y sean legalmente susceptibles de ejecución por particulares, sin que en ningún caso impliquen delegación, transferencia o ejercicio de funciones de autoridad.

En desarrollo de lo anterior, el alcance comprenderá las siguientes actividades:

Las siguientes actividades instrumentales y de apoyo: (i) apoyo operativo, tecnológico, documental y de atención al ciudadano en los trámites asociados al Registro Nacional Automotor, Registro Nacional de Conductores, tarjetas de operación y demás trámites registrales que legalmente admitan participación de particulares, incluida la personalización, suministro y control de especies venales cuando resulte jurídicamente procedente; (ii) apoyo tecnológico y documental al Registro de Infractores y al proceso contravencional, limitado a la recepción, digitalización, organización y custodia de información y evidencias, gestión del expediente electrónico, generación y remisión de comunicaciones y citaciones, soporte de audiencias, elaboración de reportes y proyectos documentales para revisión y decisión exclusiva de la autoridad competente; (iii) apoyo a la gestión de recaudo y cartera de multas, incluido el cobro persuasivo y, respecto del cobro coactivo, únicamente actividades de instrumentación tales como clasificación y depuración de cartera, conformación, digitalización y sustanciación material de expedientes, elaboración de proyectos de comunicaciones y actos para revisión y firma de la autoridad competente, gestión de notificaciones, investigación y reporte de información sobre bienes y seguimiento tecnológico de los procesos; y (iv) financiación, suministro, implementación, operación, mantenimiento y actualización de los Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y Otros Medios Tecnológicos para la Detección de Infracciones de Tránsito (SAST), previa obtención de las autorizaciones legalmente exigibles, comprendiendo exclusivamente la captura, procesamiento, custodia, transmisión y puesta a disposición de evidencias para su validación por la autoridad de tránsito.

El contrato comprenderá, únicamente en cuanto resulten necesarios para la ejecución de los componentes anteriores, los servicios de infraestructura, hardware, software, comunicaciones, interoperabilidad, seguridad de la información, analítica de datos, gestión documental y atención al ciudadano expresamente definidos en los estudios y documentos del proceso.

RESERVA DE FUNCIONES DE AUTORIDAD. Las actividades a cargo del concesionario tendrán carácter exclusivamente instrumental, material, tecnológico, administrativo y de apoyo a la gestión. En ningún caso el contrato comportará delegación, transferencia, sustitución o ejercicio por el concesionario de potestades públicas o funciones de autoridad. Permanecerán de manera exclusiva en cabeza de la Secretaría de Movilidad y de los servidores

públicos competentes, entre otras, la valoración y validación jurídica de las evidencias; la imposición del comparendo cuando corresponda a decisión de autoridad; la dirección de audiencias; la determinación de responsabilidad contravencional; la expedición, firma y notificación decisoria de actos administrativos; la resolución de recursos; la declaración de caducidad o prescripción; la celebración y decisión sobre acuerdos de pago cuando implique ejercicio de potestad administrativa; la expedición del mandamiento de pago; la decisión de excepciones; el decreto, modificación y levantamiento de medidas cautelares; la orden de seguir adelante la ejecución; la terminación del proceso de cobro coactivo y, en general, cualquier decisión que implique ejercicio de potestad sancionatoria, jurisdicción coactiva, regulación, control o autoridad.

Todo documento preparado por el concesionario que pueda servir de insumo para una decisión administrativa tendrá carácter de proyecto y carecerá de efectos jurídicos hasta su revisión, adopción y suscripción por el funcionario competente.

3. FORMULACIÓN DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADADA

3.1. Sistema Concesionado

El contrato de concesión se define en el numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, que cita:

(...)

4o. Contrato de concesión
Son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden.

(...)

En el mismo sentido, no se puede perder de vista la sentencia del Consejo de Estado con el radicado Radicación número: 25000-23-26-000-1994-00071- 01(14390) de marzo 18 de 2010, en la cual señala los aspectos fundamentales de un contrato de concesión:

(...)
Esta Corporación se ha ocupado, en multiplicidad de ocasiones, de señalar cuáles son las principales características del contrato de concesión y, en tal sentido, ha indicado que las mismas son: (i) su celebración por parte de una entidad estatal, que actúa con el carácter de concedente y por una persona natural o jurídica que toma el nombre de concesionario
(ii) es el concesionario quien asume los riesgos derivados de la explotación o de la prestación del servicio público, a quien le corresponde participar, por ende, en las utilidades y pérdidas a las que hubiere lugar; (iii) hay siempre lugar a una remuneración o contraprestación, la cual se pacta, de diversas maneras, en favor de quien construye la obra o asume la prestación del servicio público; de forma más esquemática, se ha efectuado la siguiente caracterización del tipo contractual en comento, con base en la definición del mismo contenida en el antes citado artículo 32-4 de la Ley 80:

a. *La entidad estatal asume el carácter de cedente y otorga a un particular quien ostenta la calidad de concesionario, la operación, explotación, gestión, total o parcial de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial de una obra pública.*
b. *El particular asume la gestión de un servicio público que corresponde al Estado sustituyendo a este en el cumplimiento de dicha carga.*
c. *El particular asume la construcción y/o mantenimiento de una obra pública.*
d. *El particular obtiene autorización para explotar un bien destinado al servicio o uso público.*

e. *La entidad pública mantiene durante la ejecución del contrato la inspección vigilancia y control de la labor a ejecutar por parte del concesionario.*
f. *El particular a cambio de la operación, explotación, construcción o mantenimiento de la actividad concedida recibe una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien o en general en cualquier otra modalidad de contraprestación.*
g. *El concesionario asume la condición de colaborador de la administración en el cumplimiento de los fines estatales, para la continua y eficiente prestación de los servicios públicos o la debida ejecución de las obras públicas.*

Como lo ha sostenido la doctrina, esta definición es omnicomprensiva, puesto que abarca una gran cantidad de diferentes opciones y actividades, tal y como quedó señalado. Además, en este contrato y a diferencia de lo que ocurre con el contrato de obra pública se confiere amplia facultad a las partes para pactar la remuneración que se considera elemento esencial del contrato.

Concesión de servicios de tránsito y sistemas automáticos en Colombia: análisis y perspectivas

La concesión de la prestación de servicios de tránsito –incluyendo la implementación y operación de sistemas automáticos y semiautomáticos de detección de infracciones– se ha planteado en Colombia como una estrategia para modernizar la gestión del tráfico, mejorar la seguridad vial y optimizar recursos públicos.

Este informe ofrece un análisis detallado de las ventajas y consideraciones de dicho modelo, abarcando los aspectos jurídicos, técnicos y económicos, así como su impacto en el Estado, los ciudadanos y los concesionarios.

Se examinan experiencias actuales en Colombia con resultados y lecciones aprendidas, se incorporan comparaciones internacionales relevantes, y finalmente se evalúa la viabilidad jurídica, operativa y económica de ampliar estas concesiones a mayor escala en el país.

3.2. Marco jurídico de las concesiones en tránsito

En Colombia existe un marco legal claro que habilita la participación de privados en ciertos servicios de tránsito. El Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002), en su artículo 7º, autorizó a las autoridades de tránsito a delegar en entidades privadas diversas actividades administrativas: *"el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas"*, con la salvedad de que no se delega la valoración o autoridad para sancionar dichas infracciones

Esto significa que si bien la operación técnica y administrativa puede ser concesionada (por ejemplo, instalar cámaras, captar evidencias y cobrar multas), la facultad sancionatoria y la garantía del debido proceso permanecen en manos de la autoridad competente.

Adicionalmente, desde la Ley 1508 de 2012 (régimen de Asociaciones Público- Privadas, APP) se consolidó el marco para vincular capital privado en proyectos de infraestructura y servicios públicos. Esta ley establece que las concesiones tradicionales (previstas en la Ley 80 de 1993) se consideran modalidades de APP, sujetas a requisitos especiales como la adecuada asignación de riesgos y la planeación rigurosa.

En esencia, una APP es *"un contrato entre una entidad estatal y un privado para la provisión de bienes públicos o sus servicios relacionados"*, donde el privado puede ser retribuido mediante la explotación económica del servicio, pagos del Estado, o una combinación, según el esquema acordado.

Esto provee el sustento legal para estructurar concesiones de servicios de tránsito bien sea bajo la normativa general de contratación estatal o bajo esquemas de APP, siempre que se cumplan los lineamientos de sostenibilidad fiscal y equilibrio económico del contrato.

Un hito clave en el marco normativo específico de tránsito es la Ley 1843 de 2017, expedida justamente para reglamentar la instalación y operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos de detección de infracciones (comúnmente llamadas "fotomultas").

El Artículo 2 de la Ley 1843 de 2017 "*Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones*", modificado por el Artículo 109 del Decreto Ley 2106 de 2019 dispuso:

"ARTÍCULO 109. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN. El Artículo 2 de la Ley 1843 de 2017 quedará así:

"Artículo 2. Criterios para la instalación y puesta en operación. Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se pretenda instalar, deberá cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial que para su instalación y operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se pretendan instalar, deberán contar con autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la cual se otorgará de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
PARÁGRAFO. Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento.

PARÁGRAFO TRANSITORIO. La autorización de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial entrará a operar en un plazo de ciento ochenta (180) días, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto ley.

Las solicitudes de autorización que se presenten durante el período de transición serán tramitadas por el Ministerio de Transporte, hasta su culminación, bajo la normativa vigente al momento de su radicación".

Por su parte, el Artículo 20 de la Resolución No. 20203040011245 de 2020 "Por el cual se establecen los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones", dispuso:

> *"Artículo 20. Autorizaciones otorgadas por el Ministerio de Transporte. Las autorizaciones otorgadas por el Ministerio de Transporte con anterioridad a la expedición del Decreto Ley 2106 de 2019, no requerirán de una refrendación ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial, por tratarse de situaciones consolidadas bajo la normatividad vigente con anterioridad al Decreto Ley 2106 de 2019. En todo caso, la vigencia de las autorizaciones antes mencionadas será de cinco (5) años contados a partir de la entrada en vigor del Decreto Ley 2106 de 2019. Para los demás casos, se entenderá que la vigencia de los cinco (5) años se contará a partir de la fecha de su autorización."*

Así las cosas y en concordancia con el trámite regulado en el artículo 7 de la resolución 20203040011245 de 2020, en el que se establecen el procedimiento para la autorización de instalación de los SAST y el cual se cita a continuación.

"(...)

Artículo 7. Procedimiento para la autorización de instalación de los SAST. Para obtener la autorización de instalación de los SAST, la autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretendan instalar deberá seguir el siguiente procedimiento.

a) ***Solicitud de autorización****: La autoridad de tránsito competente donde se pretenda instalar los SAST deberá radicar la solicitud de autorización en el sistema de información al cual se accederá a través de la página web de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, cargando la información contenida en el anexo número 1 "Información de la solicitud" de la presente resolución, el cual hace parte integral de ésta.*

b) ***Plazo para la autorización****: La Agencia Nacional de Seguridad Vial tendrá un plazo de 45 días hábiles, contados a partir del día siguiente a la fecha de radicado arrojada por el sistema de información, para la autorización o rechazo de la solicitud.*

c) ***Requerimientos****: Cuando se constate que la solicitud está incompleta la Agencia Nacional de Seguridad Vial requerirá al peticionario dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la fecha de radicación, para que la complete en el término máximo de un (1) mes. Durante este periodo se suspenderá el plazo referido en el literal b) del presente artículo, y se reiniciará a partir del día hábil siguiente al que la autoridad de tránsito aporte los documentos o*

información requerida por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

En caso de no aportar la información en los términos solicitados, la Agencia Nacional de Seguridad Vial lo requerirá por segunda y última vez, para que subsane lo correspondiente dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al requerimiento. En este caso, también se suspenderá el plazo referido en el literal b) y se reiniciará a partir del día hábil siguiente al que la autoridad de tránsito aporte los documentos o información requerida.

d) ***Desistimiento tácito:*** *En aquellos casos en que la autoridad de tránsito no subsane los requerimientos efectuados por la Agencia en las dos (2) oportunidades referidas y en los plazos señalados en el literal anterior, se configura el desistimiento tácito y se aplicara el procedimiento establecido en el artículo 17 de la Ley 1437 de 2011, modificado por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015.* (Subrayado fuera de texto)

e) ***Comunicación****: La autorización o rechazo de la instalación de los SAST será comunicada a la autoridad de tránsito solicitante, a través del correo electrónico suministrado en el momento de efectuar la solicitud.*

f) ***Información al público****: Las autorizaciones concedidas, estarán disponibles en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, con el objeto de facilitar su consulta en línea por todos los interesados.*

Parágrafo. *Tanto el documento de autorización o rechazo de la instalación del SAST, como toda la documentación aportada, reposará en el Sistema de Información dispuesto para tal fin por la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV, para facilitar su consulta por parte de la respectiva Autoridad de Tránsito y de las autoridades competentes (...)"*

3.3. Beneficios sociales, económicos e institucionales de la concesión para el Municipio de Fusagasugá

La implementación del modelo de concesión para la modernización tecnológica y operativa de la Secretaría de Movilidad del Municipio de Fusagasugá constituye una alternativa orientada al fortalecimiento de la capacidad institucional, la eficiencia administrativa y el mejoramiento de los servicios prestados a la ciudadanía. Mediante este esquema contractual se pretende vincular inversión privada, capacidad técnica especializada y herramientas tecnológicas que permitan actualizar la infraestructura física y digital del organismo de tránsito, optimizar sus procesos misionales y fortalecer los mecanismos de atención, gestión documental, recaudo y seguridad vial, sin transferir las competencias públicas que corresponden exclusivamente a la autoridad municipal.

Desde la perspectiva económica y financiera, el modelo concesional ofrece la posibilidad de ejecutar inversiones en infraestructura, tecnología y equipamiento con financiación a cargo del concesionario, disminuyendo las necesidades de inversión inicial directa del municipio y permitiendo distribuir contractualmente los riesgos de implementación, operación, mantenimiento y obsolescencia tecnológica. Asimismo, la modernización de los trámites y la implementación de canales de atención eficientes pueden contribuir a fortalecer la demanda de los servicios registrales y mejorar la gestión de los ingresos municipales, bajo mecanismos de control, auditoría y trazabilidad que garanticen la protección de los recursos públicos.

En el ámbito social, los principales beneficiarios serán los habitantes y usuarios de los servicios de tránsito de Fusagasugá, quienes podrán acceder a procedimientos más ágiles, plataformas digitales, mejores instalaciones de atención, mayor disponibilidad de información y mecanismos de seguimiento de sus solicitudes. De igual manera, la incorporación de herramientas tecnológicas para la gestión de la movilidad y la seguridad vial permitirá fortalecer las capacidades institucionales de prevención, vigilancia y control, orientando las intervenciones hacia la protección de la vida y la integridad de los diferentes actores viales.

Adicionalmente, la concesión ofrece la posibilidad de fortalecer el patrimonio público mediante la reversión de los bienes y activos afectos a la operación, conforme a las condiciones contractuales que se establezcan, garantizando la continuidad tecnológica y funcional de los servicios una vez finalizado el vínculo contractual.

En consecuencia, la conveniencia del modelo concesional radica en su capacidad para integrar financiación, modernización tecnológica, operación especializada y mecanismos de control público dentro de un mismo instrumento contractual, procurando que los beneficios económicos y operativos se traduzcan en mejores servicios, mayor eficiencia institucional y condiciones más seguras de movilidad para los ciudadanos. Su selección definitiva

deberá estar respaldada en estudios técnicos, jurídicos y financieros que acrediten que sus beneficios superan los costos y riesgos frente a las demás alternativas de operación.

En este sentido, la concesión no se concibe como una transferencia de las responsabilidades del municipio al sector privado, sino como un mecanismo de fortalecimiento de la gestión pública mediante la incorporación de capacidades especializadas, conservando la administración municipal la dirección, vigilancia, control y ejercicio de sus competencias legales.

Si bien, a partir del diagnóstico institucional y de las necesidades técnicas, operativas y financieras identificadas, se considera que el contrato de concesión constituye la alternativa más conveniente para la modernización y el fortalecimiento de los servicios de tránsito y movilidad del municipio de Fusagasugá, en observancia de los principios de planeación, economía, eficiencia, responsabilidad y selección objetiva que rigen la contratación estatal, se realizó un análisis comparativo de otros mecanismos jurídicos y financieros legalmente previstos para satisfacer la necesidad pública identificada.

Dicho análisis comprendió la operación directa por parte del municipio, la financiación mediante operaciones de crédito público, el compromiso de vigencias futuras y la constitución de esquemas de participación público-privada mediante sociedades de economía mixta. Si bien estas alternativas cuentan con reconocimiento en el ordenamiento jurídico colombiano, su procedencia legal no implica necesariamente su conveniencia o viabilidad para las condiciones particulares del municipio de Fusagasugá, dadas las exigencias presupuestales, financieras, administrativas, técnicas y operativas que comportaría su implementación.

En consecuencia, la evaluación realizada permite sustentar que, frente a las alternativas examinadas, el modelo concesional ofrece condiciones más favorables para vincular inversión privada, distribuir adecuadamente los riesgos contractuales, garantizar la actualización tecnológica y fortalecer la prestación de los servicios, conservando el municipio la titularidad y el ejercicio de sus competencias como autoridad de tránsito. Esta conclusión deberá encontrarse respaldada en los estudios técnicos, jurídicos y financieros, así como en el análisis de costos, beneficios y riesgos de cada alternativa, que acrediten objetivamente la conveniencia del modelo seleccionado y la protección del interés público.

Criterio	Operación Directa	Concesión	Sociedad de Economía Mixta (SEM)	Ventaja Principal
Presupuesto	Requiere recursos públicos, presiona erario	Financiado con recursos privados, libera presupuesto público	Fondos mixtos, menor carga municipio, riesgo compartido	Concesión y SEM reducen presión presupuestal
Utilidad Municipal	Limitada, depende de cubrir costos	Genera utilidad neta libre de gastos	Condicionada negocio, depend de gestión	Concesión ofrece mayor utilidad inmediata
Inversiones	Financiadas po balance/crédito, carga la ciudad	A cargo del concesionario, sin riesgo financiero	Inversión conjunta, más equilibrada, con riesgo compartido	Concesión traslada carga financiera privado

Nómina	Asumida por la ciudad	A cargo del concesionario	A cargo de la empresa mixta	Concesión SEM descargan pasivos laborales
Servicio al Ciudadano	Régimen público,más burocrático y lento	Régimen privado, ágil y eficiente	Régimen privado, con flexibilidad	Concesión y SEM ofrecen mayor agilidad
Riesgo Comercial	Totalmente asumido por el municipio	Trasladado al concesionario	Compartido entre entidad pública y socios privados	Concesión elimina riesgo para la ciudad
Activos	Permanecen en propiedad de la ciudad	Revierten al al el municipio finalizar contrato	Pertenecen a los accionistas, riesgo de pérdida de control público	Concesión asegura retorno de activos estratégicos
Independencia Política	Alta vulnerabilidad, sujeta a ciclos políticos	Alta independencia, manejo privado	Parcial, mezcla influencia política privada y	Concesión blindada frente cambios políticos

De la tabla expuesta se concluye lo siguiente:

La concesión surge como el modelo de operación más eficiente, ya que:

- libera presupuesto municipal,
- permite inversiones privadas,
- genera utilidad neta para el municipio,
- transfiere riesgos al concesionario,
- ofrece mayor agilidad y capacidad técnica.
- **El modelo concesionado también mejora la percepción ciudadana** cuando se demuestra reducción de siniestros y mejor oportunidad en los trámites, fortaleciendo la confianza pública.
- **La operación directa resulta financieramente inviable**, pues depende del erario, que en el caso del municipio de Fusagasugá presenta índices de endeudamiento que imposibilitan el acceso a créditos.
- **La Sociedad de Economía Mixta es funcional pero menos conveniente que la concesión**, dado que implica menor utilidad para el municipio y posibles riesgos de pérdida de control.

4. DEFINICIÓN DEL SECTOR MERCADO

El sector servicios, de acuerdo con el DANE, comprende las actividades económicas que no producen bienes tangibles, sino que brindan a los consumidores o usuarios un beneficio o satisfacción inmediata. Estas actividades se caracterizan por la interacción directa con las personas, la información o los activos intangibles.

4.1. Principales subsectores del sector servicios:

- Comercio: Incluye actividades de compra y venta de bienes y servicios, tanto al por mayor como al por menor.
- Transporte y almacenamiento: Comprende el transporte de personas y mercancías, así como el almacenamiento y la logística.
- Alojamiento y servicios de comida: Incluye hoteles, restaurantes, bares, cafeterías y otros establecimientos que ofrecen alojamiento y alimentación.

- Información y telecomunicaciones: Comprende producción, distribución y uso de información y tecnologías de la comunicación.
- Actividades financieras y de seguros: Incluye bancos, compañías de seguros, fondos de inversión y otras instituciones financieras.

- **Actividades inmobiliarias y empresariales:** Comprende la compra, venta, alquiler y administración de bienes inmuebles, así como la prestación de servicios empresariales como la consultoría, la publicidad y la investigación.
- **Actividades profesionales, científicas y técnicas:** Comprende la prestación de servicios profesionales en áreas como la medicina, la ingeniería, el derecho y la contabilidad.
- **Actividades administrativas y de apoyo a la oficina:** Comprende la prestación de servicios administrativos y de apoyo a la oficina, como la gestión de documentos, la contabilidad y la atención al cliente.
- **Administración pública y defensa:** Comprende las actividades de las entidades públicas que brindan servicios a la comunidad, como la seguridad pública, la educación y la salud.
- **Otras actividades de servicios:** Incluye actividades como la reparación de vehículos, la peluquería, la lavandería y el cuidado personal.

4.2. Importancia del sector servicios en la economía colombiana:

La importancia del sector de servicios dentro de la producción y el comercio ha venido creciendo en las últimas décadas. Además, el desarrollo del sector tiene implicaciones directas sobre el resto de la economía ya que es un intermediario importante en la producción de otros bienes. Por tanto, la liberalización de este sector dentro del marco de un acuerdo comercial tiene consecuencias diferentes sobre la economía a las que tiene la negociación de acceso a mercados en bienes.

4.3. Aspectos regulatorios

Artículo 209 de la Constitución Política, indica que la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia y economía, celeridad, imparcialidad y publicidad; consecuente con ello, las autoridades administrativas, pueden coordinar sus actuaciones para el correcto cumplimiento de los fines del estado.

El componente regulatorio constituye el eje central del presente Estudio del Sector, en la medida en que el objeto proyectado por el Municipio de Fusagasugá se ubica en la intersección de dos regímenes jurídicos especiales: (i) el régimen de contratación estatal (Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, Decreto 1082 de 2015); y (ii) el régimen sectorial de tránsito, transporte y seguridad vial (Ley 769 de 2002 y su desarrollo reglamentario), este último caracterizado por una función administrativa de naturaleza esencialmente pública e indelegable en lo que corresponde a la potestad sancionatoria.

A continuación, se desarrolla de manera sistemática el marco constitucional, legal, reglamentario y jurisprudencial aplicable, así como el análisis de los límites y

condiciones bajo los cuales resulta jurídicamente viable la participación de un tercero privado en la operación de los servicios de tránsito del municipio.

4.4. Marco Constitucional

La Constitución Política de 1991 constituye el fundamento primario del régimen aplicable, particularmente en cuanto a la protección de la vida e integridad de las personas y la prestación de los servicios públicos, así como respecto de las competencias territoriales involucradas en el proyecto.

Norma constitucional	Materia regulada

Artículos 2, 11, 24, 365 y 366	Deber estatal de proteger la vida e integridad de las personas y de garantizar la prestación de los servicios públicos.
Artículo 209	Principios de la función administrativa (igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad).
Artículo 267	Principios de la función fiscal y del control fiscal aplicable a los recursos públicos involucrados.
Artículo 313	Competencias de los concejos municipales, entre ellas la autorización de contratos y el ejercicio del control político.
Artículo 315	Atribuciones del alcalde municipal, en particular la dirección de la acción administrativa y la celebración de contratos.

De este bloque normativo se desprende que cualquier esquema de modernización que involucre la participación de un tercero debe estructurarse de manera que se preserve el principio de reserva de función pública en materia sancionatoria, y que se garantice, a la vez, la eficiencia administrativa y fiscal que exige el artículo 209 constitucional.

4.5. Marco General de la Contratación Estatal Aplicable

El proceso de selección del contratista, así como el contrato que de este se derive, estará sujeto a los principios y disposiciones de la Constitución Política, la Ley 80 de 1993 (modificada por la Ley 1150 de 2007), la Ley 1474 de 2011 y el Decreto 1082 de 2015. En los aspectos no regulados por estas normas, se aplicarán las disposiciones civiles y comerciales pertinentes, así como las reglas contempladas en los estudios previos y las adendas que se expidan durante el desarrollo del proceso.

Adicionalmente, serán aplicables las normas legales que se promulguen sobre la materia durante la ejecución de la contratación, siempre que entren en vigor dentro de su vigencia, salvo las excepciones legales sobre la vigencia de las normas en el tiempo.

Norma	Objeto
Ley 80 de 1993	Estatuto General de Contratación de la Administración Pública; regula, entre otros, el contrato de concesión (artículo 32, numeral 4).
Ley 1150 de 2007	Introduce medidas para la eficiencia y transparencia en la Ley 80 de 1993 y regula las modalidades de selección del contratista (artículo 2).
Ley 1474 de 2011 (Estatuto Anticorrupción)	Fortalece los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción en la gestión pública, aplicables al proceso de selección y ejecución contractual.
Decreto 1082 de 2015	Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional; desarrolla las modalidades de selección, entre ellas la licitación pública (artículos 2.2.1.2.1.1.1 y 2.2.1.2.1.1.2) y el deber de análisis del sector (artículo 2.2.1.1.1.6.1).
Ley 1508 de 2012	Régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas (APP); establece que las concesiones de la Ley 80 de 1993 se consideran una modalidad de APP, sujetas a reglas especiales de asignación de riesgos y planeación.

En relación con la modalidad de selección, el artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 dispone que la escogencia del contratista se efectuará con arreglo a las modalidades de licitación pública, selección abreviada, concurso de méritos

y contratación directa, precisando en su numeral 1 que la licitación pública constituye la regla general, aplicable salvo que se configure alguna de las excepciones taxativamente señaladas en la ley.

4.6. Subsistema Normativo Específico de Tránsito y Transporte

El régimen de tránsito y transporte en Colombia se rige por un bloque normativo amplio y en constante actualización, que regula desde los trámites de matrícula vehicular hasta la instalación de tecnología de control. La operación del organismo de tránsito de Fusagasugá debe verificarse frente a la totalidad de este bloque normativo, del cual se relacionan a continuación las disposiciones de mayor relevancia para el objeto del presente estudio.

Norma	Año	Temática
Ley 105	1993	Dicta disposiciones básicas sobre el transporte, redistribuye competencias y recursos entre la Nación y las entidades territoriales y reglamenta la planeación del sector transporte.
Ley 336	1996	Adopta el Estatuto Nacional de Transporte.
Norma	Año	Temática
Ley 769	2002	Código Nacional de Tránsito Terrestre. Norma matriz del sector; regula autoridades de tránsito, organismos de apoyo, régimen sancionatorio y trámites.
Ley 1383	2010	Reforma la Ley 769 de 2002.
Ley 1397	2010	Modifica la Ley 769 de 2002.
Ley 1437	2011	Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (CPACA); aplicable al trámite de las actuaciones administrativas del organismo de tránsito, incluidas las derivadas de solicitudes de autorización tecnológica.
Decreto Ley 019	2012	Suprime y reforma regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios en la Administración Pública.
Ley 1755	2015	Regula el derecho fundamental de petición y sustituye un título del CPACA; relevante para el trámite de desistimiento tácito en solicitudes ante la ANSV.
Decreto 1079	2015	Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte; compila la reglamentación aplicable al sector, incluido el Plan Estratégico de Seguridad Vial.
Ley 1843	2017	Regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones ("fotomultas").
Decreto Ley 2106	2019	Simplifica trámites de la Administración Pública; su artículo 109 modifica el artículo 2 de la Ley 1843 de 2017 en materia de autorización de sistemas tecnológicos de detección.

Resolución 20203040011245	2020	Ministerio de Transporte / ANSV. Establece los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos de detección de infracciones, y el procedimiento de autorización.

A este bloque se suman, en materia transversal, la Ley 1266 de 2008 y el Decreto 1727 de 2009 sobre hábeas data y protección de información financiera y crediticia, y la Ley 1712 de 2014 y demás normas sobre transparencia y acceso a la información pública, aplicables en tanto la operación del sistema implicará el tratamiento de datos personales de los usuarios de la vía.

La regulación reseñada determina el marco de operación del organismo de tránsito de Fusagasugá y debe ser tenida en cuenta como referente de legalidad para verificar la conformidad de cualquier esquema de modernización o vinculación de terceros que se estructure, así como para identificar las disposiciones que habilitan a los municipios a adoptar soluciones orientadas a superar las disfuncionalidades identificadas en la prestación del servicio.

4.7. Régimen de Habilitación de Particulares en Funciones de Tránsito

El punto de partida obligado del análisis regulatorio es el artículo 7° de la Ley 769 de 2002, que define el alcance y los límites de la participación privada en la función de tránsito:

> *"Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías. Las autoridades de tránsito podrán delegar en entidades privadas el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, salvo la valoración de dichas pruebas."*

Esta disposición constituye el fundamento normativo específico para vincular particulares a la ejecución de actividades materiales, tecnológicas, operativas y administrativas de apoyo a los organismos de tránsito, sin que dicha habilitación implique la transferencia de las potestades regulatorias y sancionatorias propias de la autoridad.

4.8. Participación de particulares en los trámites y servicios de tránsito

En materia de trámites registrales, la habilitación prevista en el artículo 7 de la Ley 769 de 2002 permite estructurar mecanismos contractuales mediante los cuales un particular especializado apoye la operación de los servicios asociados al Registro Nacional Automotor (RNA), Registro Nacional de Conductores (RNC), tarjetas de operación y demás actuaciones administrativas que legalmente admitan su participación.

Para el caso de Fusagasugá, el contrato de concesión propuesto comprende actividades de recepción y radicación de solicitudes, revisión documental instrumental, digitalización y organización de expedientes, liquidación de derechos, operación de plataformas tecnológicas, atención al ciudadano, gestión de turnos, generación de reportes y suministro y personalización de especies venales, cuando resulte jurídicamente procedente. Asimismo, podrá contemplar la implementación, mantenimiento y actualización de sistemas de información interoperables con el RUNT y demás plataformas oficiales.

Estas actividades corresponden a componentes instrumentales necesarios para garantizar la prestación eficiente de los servicios y pueden desarrollarse mediante un operador especializado, siempre que las decisiones administrativas, las autorizaciones, las actuaciones que impliquen ejercicio de autoridad y los actos administrativos permanezcan bajo la competencia de la Secretaría de Movilidad y de los servidores públicos legalmente facultados.

En consecuencia, el modelo concesional no implica entregar al particular la titularidad de los servicios de tránsito ni sustituir al organismo municipal, sino incorporar capacidades tecnológicas, financieras y operativas que fortalezcan el cumplimiento de sus funciones legales, bajo la dirección, supervisión y control de la administración municipal.

4.9. Participación de particulares en la implementación y operación de sistemas SAST

Respecto de los Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y Otros Medios Tecnológicos para la Detección de Infracciones de Tránsito (SAST), la intervención privada encuentra fundamento en el artículo 7 de la Ley 769 de 2002, la Ley 1843 de 2017 y las disposiciones reglamentarias expedidas por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

El artículo 7 autoriza el aporte de pruebas de infracciones por parte de entidades privadas, mientras que la Ley 1843 de 2017 regula las condiciones de instalación, señalización y puesta en funcionamiento de los sistemas tecnológicos destinados a detectar presuntas infracciones de tránsito.

Sobre el alcance de esta habilitación, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en el Concepto radicado 11001-03-06-000-2019-00182-00, precisó que la posibilidad de contratar el aporte de pruebas comprende la operación de los medios tecnológicos utilizados para obtenerlas, sin que ello autorice al particular a efectuar su valoración jurídica.

En consecuencia, para el municipio de Fusagasugá resulta jurídicamente posible incorporar dentro del contrato de concesión la financiación, suministro, instalación, configuración, operación, mantenimiento, actualización y reposición de equipos SAST, así como las actividades instrumentales de captura, procesamiento técnico, custodia, transmisión y puesta a disposición de las evidencias obtenidas mediante dichos sistemas.
No obstante, su instalación y operación estarán condicionadas al cumplimiento de los criterios técnicos de seguridad vial y a la obtención de las autorizaciones legalmente exigibles, particularmente las correspondientes a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, así como a la articulación con las autoridades competentes sobre la infraestructura vial cuando corresponda.

La participación del concesionario deberá limitarse estrictamente a las actividades de carácter técnico y operativo, toda vez que la valoración de las evidencias, la determinación de la procedencia del comparendo, el desarrollo del procedimiento contravencional y la imposición de sanciones permanecerán exclusivamente en cabeza de la autoridad de tránsito competente, con plena observancia del debido proceso administrativo.
Adicionalmente, deberá atenderse la limitación económica prevista en el parágrafo 5 del artículo 7 de la Ley 769 de 2002, modificado por la Ley 2197 de 2022, conforme al cual la remuneración de la inversión privada destinada a la instalación y puesta en operación de sistemas SAST no podrá superar el diez por ciento (10 %) del recaudo, prohibición que deberá incorporarse expresamente en el modelo financiero y en las condiciones contractuales aplicables. Entiéndase esta remuneración sobre la infraestructura y no sobre la operación.

4.10. Apoyo a los procesos contravencionales, recaudo y cobro de cartera

La habilitación normativa para la participación de particulares también comprende actividades instrumentales relacionadas con el registro de infractores, la gestión documental de comparendos, la organización de expedientes, el apoyo a las notificaciones, la conciliación de recaudos y la gestión administrativa de cartera.

En el proyecto de concesión de Fusagasugá, estos componentes podrán incluir la digitalización y administración de expedientes, elaboración de proyectos documentales, generación de comunicaciones, seguimiento de términos, depuración y clasificación de cartera, apoyo al cobro persuasivo e instrumentación material del procedimiento de cobro coactivo.

Sin embargo, el concesionario no podrá asumir la dirección de los procedimientos sancionatorios ni ejercer potestades propias de jurisdicción coactiva. En particular, permanecerán en cabeza de los funcionarios competentes la expedición de mandamientos de pago, la decisión de excepciones, el decreto de medidas cautelares, la resolución de recursos y las demás actuaciones que impliquen el ejercicio de autoridad.
Esta delimitación resulta consistente con el alcance propuesto en el proyecto de acuerdo municipal, que reserva expresamente las decisiones administrativas a la Secretaría de Movilidad.

4.11. Alcance de la habilitación legal frente al contrato de concesión

La posibilidad de contratar con particulares las actividades anteriormente descritas debe interpretarse de manera armónica con el numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, que regula el contrato de concesión y permite encomendar a un tercero la organización, operación o gestión de actividades vinculadas con un servicio, por su cuenta y riesgo, bajo la vigilancia y control de la entidad concedente.
Para Fusagasugá, esta figura ofrece la posibilidad de integrar en un mismo instrumento contractual los componentes de modernización tecnológica, apoyo a trámites registrales, gestión documental, atención al ciudadano, apoyo contravencional, recaudo, cartera y operación tecnológica de sistemas SAST, siempre que se encuentren debidamente identificados, justificados y delimitados en los estudios previos y documentos contractuales.

La integración de estos componentes permitiría estructurar una solución tecnológica y operativa que favorezca la interoperabilidad de sistemas, la trazabilidad administrativa, la continuidad de los servicios y la asignación de responsabilidades al concesionario, sin fragmentar innecesariamente las obligaciones de implementación, soporte, mantenimiento y actualización tecnológica.

Sin embargo, la habilitación legal para contratar estas actividades no significa que cualquier mecanismo de concesión resulte automáticamente conveniente. Su procedencia deberá complementarse con los análisis de alternativas, la evaluación económica y financiera, la distribución de riesgos y la acreditación de que el esquema seleccionado protege efectivamente el interés público.

4.12. Régimen Específico de los Sistemas Automáticos y Semiautomáticos de Detección de Infracciones (SAST)

El hito normativo central en esta materia es la Ley 1843 de 2017, expedida con el propósito específico de regular la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito, comúnmente conocidos como "fotomultas". Su artículo 2°, modificado por el artículo 109 del Decreto Ley 2106 de 2019, establece el régimen de autorización aplicable:

> *"Artículo 2. Criterios para la instalación y puesta en operación. Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se pretenda instalar, deberá cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial que para su instalación y operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Los sistemas [...] deberán contar con autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial [...]. Parágrafo. Toda autorización [...] tendrá una duración de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento."*

De esta disposición se derivan tres condiciones habilitantes ineludibles para el componente tecnológico del proyecto: (i) el cumplimiento de los criterios técnicos de seguridad vial fijados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV); (ii) la obtención previa de autorización expresa de la ANSV para la instalación y operación de cada sistema; y (iii) la vigencia quinquenal de dicha autorización, lo que debe ser tenido en cuenta en la planeación del cronograma contractual y en las obligaciones de renovación a cargo del operador.

4.13. Procedimiento de Autorización ante la ANSV

El procedimiento de autorización se encuentra reglamentado en el artículo 7° de la Resolución 20203040011245 de 2020, expedida por el Ministerio de Transporte, que dispone las siguientes etapas:

- Solicitud de autorización: la autoridad de tránsito competente debe radicar la solicitud a través del sistema de información dispuesto por la ANSV, aportando la información técnica exigida en el anexo respectivo.
- Plazo de resolución: la ANSV cuenta con cuarenta y cinco (45) días hábiles, contados desde el día siguiente a la radicación, para autorizar o rechazar la solicitud.
- Requerimientos de información: en caso de solicitud incompleta, la ANSV formulará requerimiento dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes, otorgando un mes para subsanar; ante persistencia de la omisión, se formula un segundo y último requerimiento con plazo de diez (10) días hábiles.
- Desistimiento tácito: la falta de respuesta a los requerimientos formulados en las dos oportunidades señaladas configura desistimiento tácito, aplicándose el procedimiento del artículo 17 de la Ley 1437 de 2011, modificado por el artículo 1° de la Ley 1755 de 2015.
- Comunicación y publicidad: la decisión de autorización o rechazo se comunica por correo electrónico, y las autorizaciones concedidas quedan disponibles en el sistema de información de la ANSV para consulta pública.

4.14. Límite legal a la remuneración del operador privado en el componente SAST

El artículo 5° de la Ley 1843 de 2017 adicionó un parágrafo 5° al artículo 7° de la Ley 769 de 2002, en los siguientes términos:

> *"Parágrafo 5°. La contratación con privados para la implementación de ayudas tecnológicas por parte de las autoridades de tránsito deberá realizarse conforme las reglas que para tal efecto dicten las normas de contratación estatal. La remuneración a la inversión privada para la instalación y puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones no podrá superar en ningún caso el 10% del recaudo."*

Complementariamente, el artículo 6° de la misma ley faculta a las autoridades de tránsito territoriales para instalar y operar la infraestructura de dichos sistemas dentro de su jurisdicción, y la práctica de mercado analizada en el capítulo anterior confirma que la obligación de tramitar y sufragar los estudios técnicos de aprobación ante la ANSV se radica, por regla general, en cabeza del operador privado como obligación contractual.

4.15. Modalidad de Selección Jurídicamente Idónea

En el ámbito de la gestión y operación de servicios de tránsito y sus componentes tecnológicos conexos, la concesión emerge como la alternativa contractual más viable y estratégica en el contexto colombiano, considerando la complejidad del objeto, la necesidad de vincular inversión privada y la naturaleza de las prestaciones involucradas.

La modalidad de selección jurídicamente idónea para la escogencia del futuro contratista es la licitación pública, regulada por la Ley 80 de 1993 (artículo 30), la Ley 1150 de 2007 (artículos 2 y 9) y el Decreto 1082 de 2015 (artículos 2.2.1.2.1.1.1 y 2.2.1.2.1.1.2). Esta modalidad es aquella mediante la cual la entidad estatal adelanta una convocatoria

pública para que los interesados formulen su ofrecimiento, con el fin de seleccionar la propuesta más favorable a sus intereses, atendiendo los criterios técnicos, jurídicos, financieros y administrativos definidos en el pliego de condiciones.

Un referente normativo relevante, aplicable por analogía dentro del mismo cuerpo del Código Nacional de Tránsito, se encuentra en el parágrafo 4° del artículo 8° de la Ley 769 de 2002, relativo a las concesiones del RUNT, que dispone de manera categórica:

> *"Parágrafo 4°. Las concesiones establecidas en el presente artículo se deberán otorgar siempre bajo el sistema de licitación pública, sin importar su cuantía."*

Esta remisión analógica refuerza la conclusión de que, tratándose de la concesión de funciones y servicios propios de organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, la licitación pública constituye no solo la regla general del Estatuto de Contratación, sino el estándar específico reconocido dentro del propio régimen sectorial de tránsito.

En virtud de la modalidad recomendada, será necesario determinar los requisitos habilitantes que deberán acreditar los proponentes en materia de capacidad jurídica, financiera, organizacional y técnica esta última referida a la experiencia general y específica en la operación de sistemas similares así como definir los criterios técnicos y económicos ponderables que aseguren la selección de la oferta que mejor responda a los intereses y necesidades del Municipio de Fusagasugá

4.16. Fundamento Jurisprudencial y Doctrinal de la Licitación Pública

La jurisprudencia y la doctrina especializada en contratación estatal han decantado el sentido y alcance de la obligatoriedad de la licitación pública, en los siguientes términos:

> *"Nuestro ordenamiento jurídico le impone a la Administración la obligación de adelantar licitaciones públicas para la escogencia de la propuesta más favorable para los intereses de la Entidad estatal; obligación cuya omisión genera la nulidad absoluta del negocio jurídico por violación de las normas imperativas de orden público."*
>
> *"Mediante este procedimiento se protegen los intereses económicos del Estado, porque a través de la libre concurrencia y la oposición se procura la celebración del contrato con el licitante que presente el precio más favorable y ajustado a las condiciones del mercado, evitando los sobrecostos que se podrían derivar de una contratación directa."*
>
> *"Esta modalidad de selección materializa el principio constitucional de la igualdad ante la ley, al brindar a todos los asociados la oportunidad de acceso a los beneficios del Estado, y garantiza un adecuado control de la sociedad sobre la gestión pública, en tanto respalda la selección objetiva y la transparencia, evitando la discrecionalidad de la Administración."*

A lo anterior se suma que, conforme a la exposición de motivos de la Ley 1150 de 2007, la licitación pública se reserva para los eventos en que el objeto a contratar sea complejo esto es, comprenda múltiples prestaciones interrelacionadas circunstancia que se verifica plenamente en el objeto proyectado, el cual integra componentes de infraestructura, tecnología, sistemas de información, recaudo y operación administrativa.

Estas consideraciones jurisprudenciales y doctrinales confirman que cualquier desviación de la licitación pública hacia una modalidad de selección distinta, sin que se configure una causal legal expresa de excepción, expondría al proceso de contratación a un riesgo de nulidad absoluta por violación de normas imperativas de orden público, con

las consecuentes implicaciones disciplinarias, fiscales y patrimoniales para los servidores públicos intervinientes

4.17. Riesgos Regulatorios Identificados y Medidas de Mitigación

Riesgo regulatorio identificado	Fuente normativa	Medida de mitigación sugerida
Delegación indebida de la potestad sancionatoria o de valoración probatoria al operador privado.	Art. 7° Ley 769/2002	Delimitar contractualmente el alcance del operador a las labores técnicas, operativas y de recaudo; reservar la valoración y sanción a la autoridad de tránsito.
Puesta en operación de SAST sin autorización previa de la ANSV, con riesgo de nulidad de las evidencias y comparendos derivados.	Art. 2° Ley 1843/2017 (mod. Art. 109 D.L. 2106/2019); Res. 20203040011245/2020	Incorporar como obligación contractual precedente la obtención de la autorización ANSV antes de la puesta en marcha; prever en el cronograma el plazo de 45 días hábiles (y eventuales suspensiones por requerimientos).
Pacto de remuneración superior al tope legal del 10% del recaudo en el componente de fotodetección, para temas de infraestructura tecnológica	Art. 5° Ley 1843/2017 (parág. 5° art. 7° Ley 769/2002)	Establecer en la estructuración financiera y en la minuta contractual el tope porcentual de manera expresa y diferenciada por componente.
Selección del contratista por una modalidad distinta a la licitación pública sin causal legal, con riesgo de nulidad absoluta del contrato.	Art. 2° Ley 1150/2007; jurisprudencia contencioso-administrativa	Adoptar la licitación pública como modalidad de selección, debidamente motivada en los estudios previos.
Inadecuada asignación de riesgos previsibles del	Ley 1150/2007 art. 4°; Ley 1508/2012 y su	Elaborar matriz de riesgos conforme al Manual de

egulatorio identificado	Fuente normativa	de mitigación sugerida
proyecto (construcción, operación, tecnológico, regulatorio, cambiario si aplica).	decreto reglamentario	Riesgo Contractual de Colombia Compra Eficiente, con tipificación, estimación y asignación explícita.
Tratamiento inadecuado de datos personales de los usuarios de la vía capturados por los sistemas tecnológicos.	Ley 1266/2008; Decreto 1727/2009	Incluir obligaciones contractuales específicas de protección de datos y designación de responsable del tratamiento.

Vigencia quinquenal de la autorización ANSV no armonizada con el plazo del contrato (habitualmente ≥12 años).	Parágrafo art. 2° Ley 1843/2017	Establecer como obligación contractual a cargo del operador la renovación oportuna de la autorización antes de su vencimiento, con indicadores de seguimiento.

5. SECTOR ECONÓMICO DEL PROCESO

La satisfacción de las necesidades de las Entidades Estatales y obtención del mayor valor por el dinero público. Es así como el **Municipio de Fusagasugá- Cundinamarca,** determina cuáles son sus necesidades y cómo puede satisfacerlas, por lo cual trata de conocer, entender cómo y con quién puede establecer la relación para ello. Para el efecto es necesario conocer el contexto en el cual los posibles proveedores desarrollan su actividad. Entender el mercado del bien o servicio que se pretende adquirir permite diseñar el Proceso de Contratación con la información necesaria para alcanzar los objetivos de eficacia, eficiencia, economía, promoción de la competencia y manejo del Riesgo.

La actividad económica está dividida en sectores económicos. Cada sector se refiere a una parte de la actividad económica cuyos elementos tienen características comunes, guardan una unidad y se diferencian de otras agrupaciones. Su división se realiza de acuerdo a los procesos de producción que ocurren al interior de cada uno de ellos.

División según la economía clásica: Según la división de la economía clásica, los sectores de la economía son los siguientes:

- Sector primario o sector agropecuario.
- Sector secundario o sector Industrial.
- Sector terciario o sector de servicios.

Sector Primario o Agropecuario: 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.

Sector Secundario o Industrial: 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 sub-sectores: Industrial extractiva 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.

Sector Terciario o de Servicios: incluye todas aquellas actividades que no producen una mercancía en sí, pero que son necesarias para el funcionamiento de la economía. Como ejemplos de ello tenemos el comercio, los restaurantes, los hoteles, el transporte, los servicios financieros, las comunicaciones, los servicios de educación, los servicios profesionales, el Gobierno, etc.

Se identificó que el sector relativo al objeto del presente proceso de contratación pertenece al SECTOR TERCIARIO O DE SERVICIOS.

El sector servicios o sector terciario es el sector económico que engloba las actividades relacionadas con los servicios no productores o transformadores de bienes materiales. Generan servicios que se ofrecen para satisfacer las necesidades de cualquier población en el mundo.

Incluye subsectores como comercio, comunicaciones, centro de llamadas, finanzas, turismo, hostelería, ocio, cultura, espectáculos, administración pública y los denominados servicios públicos, los presta el Estado o la iniciativa

privada (sanidad, educación, atención a la dependencia, entre otros).

Dirige, organiza y facilita la actividad productiva de los otros sectores (sector primario y sector secundario). Aunque se le considera un sector de la producción, propiamente su papel principal se encuentra en los dos pasos siguientes de la actividad económica: la distribución y el consumo.

El predominio del sector terciario frente a los otros dos en las economías más desarrolladas permite hablar del proceso de tercerización. El Premio de Ciencias Económicas del Banco de Suecia en Memoria de Alfred Nobel, Paul Krugman, argumenta que la menor productividad del sector servicios y la dificultad para mejorar su productividad, es el principal factor del estancamiento de los niveles de vida en muchos países[5]

5.1. Enfoque macroeconómico

Desde una perspectiva macroeconómica, variables como el comportamiento del Producto Interno Bruto (PIB), la inflación, la variación general de precios, el desempeño del sector servicios y la inversión pública en infraestructura y movilidad inciden directamente en el mercado de servicios técnicos y tecnológicos asociados al tránsito y transporte.

En particular:

- La inflación incide en los costos operativos asociados a la prestación del servicio, tales como remuneración del talento humano especializado, costos logísticos de trabajo de campo, operación de equipos tecnológicos y mantenimiento de plataformas de información.
- La variación general de precios impacta los costos de insumos requeridos para la captura y procesamiento de datos, incluyendo dispositivos tecnológicos, software, servicios de conectividad y transporte del personal técnico.
- La dinámica del PIB, especialmente del sector servicios y de la inversión pública, influye en la demanda de servicios de monitoreo, análisis y planeación de la movilidad por parte de las entidades territoriales.
- El comportamiento del gasto público en transporte, tránsito y ordenamiento territorial incide en la continuidad y sostenibilidad de este tipo de servicios especializados.

Las condiciones generales del mercado laboral afectan la disponibilidad y el costo del talento humano con perfiles técnicos y profesionales requeridos para la ejecución del contrato.

Dado que se trata de servicios especializados de carácter recurrente, asociados a funciones misionales permanentes del Estado, el mercado presenta una demanda estructural sostenida, aunque sensible a variaciones presupuestales y a las prioridades de política pública en materia de movilidad y transporte.

5.2. Enfoque microeconómico

Desde el punto de vista microeconómico, el mercado de servicios de captura, procesamiento y visualización de información de campo para tránsito y transporte se caracteriza por:

Oferta especializada, conformada por empresas consultoras, firmas de ingeniería, proveedores de servicios técnicos y operadores de soluciones tecnológicas con experiencia en movilidad, tránsito y transporte.

Competencia técnica, en la que los factores diferenciadores no se limitan al precio, sino que incluyen experiencia específica, metodologías de captura de información, capacidad analítica, confiabilidad de los datos y calidad de los productos entregables.

Barreras de entrada de nivel medio, derivadas de la necesidad de:

- Experiencia previa en proyectos similares.
- Talento humano calificado.
- Conocimiento del marco normativo y técnico del sector transporte.
- Capacidad operativa para trabajo de campo y análisis de información.

---

[5] https://es.wikipedia.org/wiki/Sector_servicios

Estructura de costos compleja, asociada principalmente a:

- Honorarios y salarios del personal técnico y profesional.
- Costos de operación en campo (desplazamientos, logística, equipos).
- Herramientas tecnológicas para captura, procesamiento y visualización de datos.
- Gestión, validación y aseguramiento de la calidad de la información.
- Demanda pública especializada, impulsada por la necesidad permanente de las entidades territoriales de contar con información confiable para la toma de decisiones, la planeación del tránsito y la gestión de la movilidad.

5.3. Relación con la clasificación sectorial

Tal como se expuso en el análisis del sector económico, las actividades objeto del presente proceso contractual se ubican de manera clara dentro del sector terciario, al tratarse de servicios profesionales, técnicos y tecnológicos orientados a la gestión de información y apoyo a la función pública.

Las actividades incluidas comprenden:

- Captura de información de campo relacionada con tránsito y transporte.
- Procesamiento y análisis de datos para monitoreo y seguimiento.
- Visualización y presentación de información para apoyo a la planeación.
- Prestación de servicios técnicos y profesionales especializados.
- Soporte metodológico y técnico a la gestión institucional de la ARM.

Estas actividades se relacionan con clases CIIU propias del sector servicios profesionales, científicos y técnicos, así como de tecnologías de la información, lo que confirma que el proceso contractual corresponde a un contrato de prestación de servicios especializados, regulado por la normativa de contratación estatal vigente.

5.4. Estudio Macroeconómico de la Economía Colombiana

El análisis macroeconómico constituye una herramienta fundamental para comprender el comportamiento general de la economía colombiana y su incidencia sobre los distintos sectores productivos, incluyendo el sector de servicios especializados en el cual se inscribe el presente proceso contractual.

Este análisis estudia el desempeño de agregados económicos como el Producto Interno Bruto (PIB), la inflación, el Índice de Precios al Consumidor (IPC), la tasa de cambio, el empleo y la inversión pública, variables que, si bien afectan de manera diferenciada a cada sector, inciden de forma directa en las condiciones de prestación de servicios técnicos y profesionales.

A partir del análisis macroeconómico es posible:

- Identificar tendencias generales del sector servicios.
- Evaluar el contexto de demanda pública de servicios técnicos.
- Analizar el entorno económico en el cual los proveedores estructuran sus costos y propuestas.
- Establecer parámetros de razonabilidad económica para el proceso contractual.

Para el desarrollo del presente estudio se adopta la estructura del Análisis Económico del Sector definida en la Guía para la Elaboración de Estudios de Sector (G-EES-02) de Colombia Compra Eficiente, con el fin de analizar el mercado desde la perspectiva de la oferta, la demanda y el contexto económico general.

En este sentido, el DANE, a través de sus encuestas y boletines económicos, proporciona información relevante

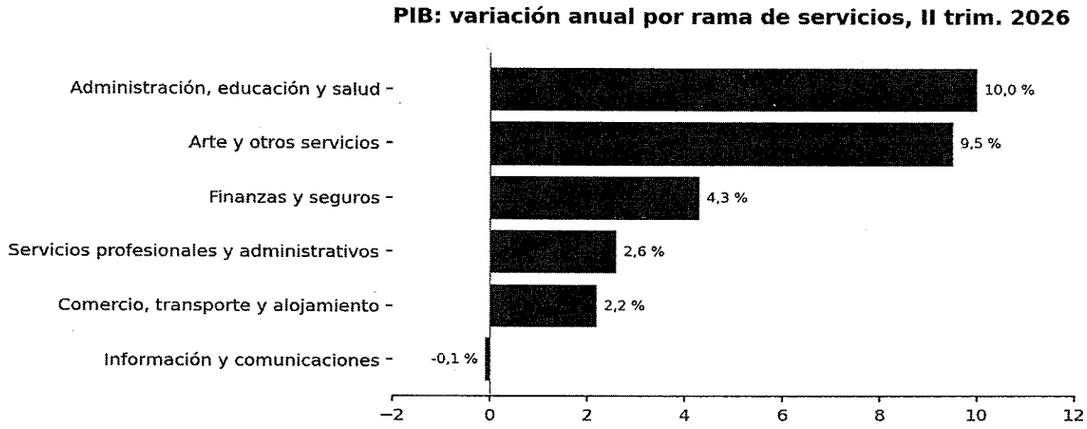
sobre la evolución del sector servicios, dentro del cual se incluyen actividades profesionales, científicas y técnicas, servicios administrativos y de apoyo, y servicios asociados a tecnologías de la información, todas ellas estrechamente vinculadas al objeto contractual del presente proceso.

5.5. Contexto nacional del sector servicios

5.5.1. Evolución del producto interno bruto

El DANE reportó un crecimiento real del PIB nacional del 3,5 % en el segundo trimestre de 2026 frente al segundo trimestre de 2025 y una expansión del 2,9 % en el primer semestre de 2026 frente al mismo semestre del año anterior. Estas tasas corresponden a series originales y muestran un entorno de crecimiento general de la actividad económica [6].

Dentro de los servicios, la administración pública, educación y salud crecieron 10,0 % interanual en el segundo trimestre de 2026, las actividades artísticas y otros servicios aumentaron 9,5 % y la agrupación comercio–transporte–alojamiento registró 2,2 %. Los servicios profesionales, científicos, técnicos y administrativos crecieron 2,6 %, mientras información y comunicaciones disminuyó 0,1 % .



Gráfica 1. Fuente: DANE, Boletín PIB trimestral, II trimestre de 2026, tabla 1, página 5

Actividad económica	II trim. 2026 vs 2025	I semestre 2026 vs 2025
Administración pública, educación y salud	+10,0 %	+7,9 %
Actividades artísticas y otros servicios	+9,5 %	+6,3 %
Finanzas y seguros	+4,3 %	+3,6 %
Servicios profesionales y administrativos	+2,6 %	+2,5 %
Comercio, transporte y alojamiento	+2,2 %	+2,6 %
Información y comunicaciones	−0,1 %	+0,7 %
PIB nacional	+3,5 %	+2,9 %

[6] *DANE (18 de agosto de 2026). Boletín técnico: Producto Interno Bruto (PIB), II trimestre 2026 preliminar. Documento adjunto «bol-PIB-IItrim2026.pdf»; especialmente páginas 3, 5, 15–19. https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-trimestrales*

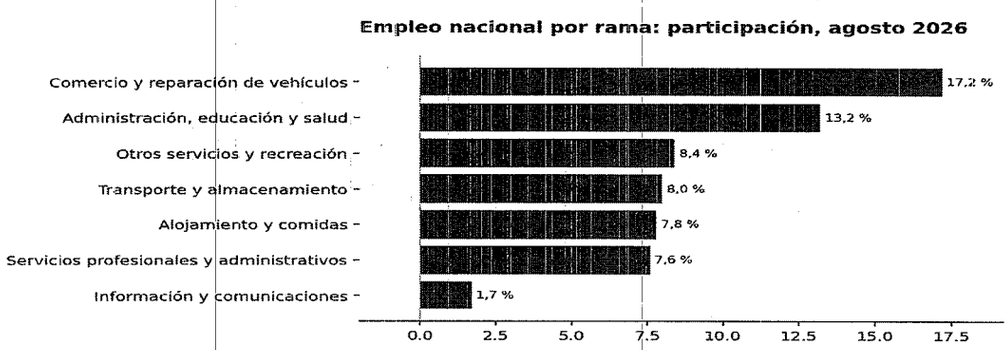
5.5.2. Mercado laboral nacional

La GEIH informa que, en agosto de 2026, la tasa nacional de desocupación fue de 9,4 %, frente a 8,6 % en agosto de 2025. La tasa de ocupación pasó de 58,4 % a 57,4 % (cifras redondeadas), mientras la participación global disminuyó de 63,9 % a 63,3 %. Las personas ocupadas pasaron de 23,811 millones a 23,685 millones .[7]

Indicador	Agosto 2025	Agosto 2026
Participación global	63,9 %	63,3 %
Tasa de ocupación	58,4 %	57,4 %
Tasa de desocupación	8,6 %	9,4 %
Población ocupada	23.811.000	23.685.000

El crecimiento agregado de la economía no se refleja necesariamente en aumentos uniformes del empleo. La evolución laboral difiere según la rama económica y no permite inferir disponibilidad municipal de especialistas tecnológicos o jurídicos para la concesión.[8]

Participación laboral de las actividades de servicios



Gráfica 2. Fuente: DANE, GEIH, agosto de 2026, tabla 1, página 7. Ramas seleccionadas; porcentajes del total nacional .

En agosto de 2026 el comercio y la reparación de vehículos participaron con el 17,2 % del empleo nacional; la administración pública, educación y salud, con 13,2 %; transporte y almacenamiento, con 8,0 %; y servicios profesionales, científicos, técnicos y administrativos, con 7,6 %. Estas ramas son relevantes como contexto económico general de operaciones de servicios de tránsito, pero sus participaciones no corresponden a Fusagasugá

5.5.3. Implicaciones nacionales para el mercado de la concesión

El dinamismo de las actividades profesionales y administrativas pone de manifiesto un entorno económico donde se desarrollan servicios de soporte, gestión de procesos y asesoría especializada. No obstante, el análisis sectorial contractual requiere además identificar firmas concretas, experiencia similar, capacidad financiera, integradores tecnológicos, costos y condiciones de competencia; los boletines macroeconómicos no acreditan esos factores.

5.6. Análisis municipal de Fusagasugá

5.6.1. Estructura económica del municipio

---

[7] *DANE (30 de septiembre de 2026). Boletín técnico: Principales indicadores del mercado laboral, agosto de 2026. Documento adjunto «bol-GEIH-ago2026.pdf»; páginas 3 y 7. https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo*

[8] *DANE (septiembre de 2026). Presentación: GEIH, principales resultados, agosto 2026. Documento adjunto «pres-GEIH-ago2026.pdf»; páginas 6, 10 y 14.*

Según el análisis territorial publicado por la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca en septiembre de 2025 con base en información del DANE, las actividades terciarias participaron con el 72,3 % del valor agregado de Fusagasugá en 2023, frente a 20,2 % de actividades primarias y 7,5 % de secundarias [9]. El año 2025 identifica la fecha de publicación de ese análisis, no el año estadístico municipal.

Agrupación	Participación en valor agregado municipal	Periodo
Terciarias	72,3 %	2023
Primarias	20,2 %	2023
Secundarias	7,5 %	2023

La estructura municipal sugiere una orientación marcada hacia comercio y servicios, relevantes para la atención administrativa, movilidad, salud, educación y transporte. No se cuenta en los archivos DANE aportados con un PIB municipal de Fusagasugá para 2025; por ello no se extrapolan las variaciones nacionales a su economía local.

5.6.2. Relación con la modernización tecnológica y operativa

Necesidad identificada	Componente de modernización	Resultado esperado
Atención ciudadana	Turnos, ventanilla y trámites digitales	Menores tiempos y desplazamientos
Gestión documental	Expediente electrónico y digitalización	Trazabilidad y consulta segura
Sistemas misionales	Interoperabilidad y soporte técnico	Continuidad y actualización
Gestión contravencional	Herramientas de apoyo administrativo	Mejor seguimiento de actuaciones
Seguridad vial	Información de riesgos y SAST autorizados	Intervenciones basadas en evidencia
Sostenibilidad	Modelo económico y asignación de riesgos	Planeación de costos e inversiones

5.7. Evolución histórica del salario mínimo en Colombia (2015–2026)

Para complementar el estudio económico del sector servicios y analizar la evolución de los costos laborales asociados a la operación del proyecto de concesión de Fusagasugá, se presenta la siguiente serie histórica del Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV).

Año	Salario mínimo mensual	Incremento anual	Auxilio de transporte	Total mensual
2015	$644.350	4,60 %	$74.000	$718.350
2016	$689.455	7,00 %	$77.700	$767.155
2017	$737.717	7,00 %	$83.140	$820.857
2018	$781.242	5,90 %	$88.211	$869.453
2019	$828.116	6,00 %	$97.032	$925.148
2020	$877.803	6,00 %	$102.854	$980.657
2021	$908.526	3,50 %	$106.454	$1.014.980

[9] *Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca (septiembre de 2025). Análisis estadístico territorial de Fusagasugá, con base en datos DANE. Referencia territorial del estudio precedente; se debe incorporar el boletín íntegro al expediente para su trazabilidad documental*

2022	$1.000.000	10,07 %	$117.172	$1.117.172
2023	$1.160.000	16,00 %	$140.606	$1.300.606
2024	$1.300.000	12,07 %	$162.000	$1.462.000
2025	$1.423.500	9,50 %	$200.000	$1.623.500
2026	$1.750.905	23,00 %	$249.095	$2.000.000

Fuente: elaboración propia con base en las series históricas del salario mínimo y auxilio de transporte, y los decretos anuales de fijación. Las tasas se presentan redondeadas.

5.8. Análisis de la evolución salarial

Entre 2015 y 2026, el salario mínimo mensual pasó de $644.350 a $1.750.905, lo que representa un incremento nominal acumulado de aproximadamente 171,7 %. El mayor incremento anual de la serie analizada se presenta en 2026, con un 23,0 % respecto de 2025. Este comportamiento tiene implicaciones para los costos de personal y la sostenibilidad financiera de los contratos intensivos en mano de obra.

6. ASPECTOS TÉCNICOS

6.1. Clasificación de bienes y servicios conforme al sistema UNSPSC

De conformidad con el análisis técnico del objeto contractual y el alcance de las obligaciones previstas para la modernización tecnológica y operativa de la Secretaría de Movilidad de Fusagasugá, se identificaron las actividades económicas y los servicios especializados relacionados con la ejecución del proyecto, para establecer su correspondencia con el Clasificador de Bienes y Servicios de las Naciones Unidas (UNSPSC), adoptado como instrumento de referencia por Colombia Compra Eficiente.

n consideración a que el proyecto integra servicios tecnológicos, sistemas de gestión de información, procesamiento de datos, mantenimiento de plataformas, apoyo a trámites registrales y componentes especializados de movilidad, se recomienda adoptar una clasificación que incluya principalmente los códigos 81111700, 81112000, 81111500, 81111800 y 81112200, complementados, según el alcance definitivo de las obligaciones, por los códigos 81102200, 81101500, 43231500 y 43232300.

Esta clasificación permite identificar las actividades y sectores económicos vinculados con el objeto contractual, facilita la investigación del mercado y contribuye a la identificación de potenciales proveedores.

Código UNSPSC	Descripción
81111700	Sistemas de manejo de información (MIS)
81112000	Servicios de datos
81111500	Ingeniería de software o hardware
81111800	Servicios de sistemas y administración de componentes de sistemas
81112200	Mantenimiento y soporte de software
43231500	Software para funciones empresariales específicas
43232300	Software de consultas y gestión de datos
81102200	Ingeniería de transporte
81101500	Ingeniería civil y arquitectura

81102200	Ingeniería de transporte
81101500	Ingeniería civil y arquitectura
81112000	Servicios de datos
81111700	Sistemas de manejo de información
81111500	Ingeniería de software o hardware
80101600	Gerencia de proyectos
80101500	Servicios de consultoría de negocios y administración corporativa
80111500	Desarrollo de recursos humanos
80111600	Servicios de personal temporal
80111700	Reclutamiento de personal

7. CONTEXTO REGULATORIO

La prestación de servicios de tránsito y conexos se encuentra enmarcada dentro de un conjunto normativo multisectorial, que articula disposiciones de orden constitucional, legal, reglamentario y técnico, relacionadas con la función administrativa, la planeación del transporte, la gestión de la movilidad, el uso de información pública y la contratación estatal.

- Marco constitucional La Constitución Política de Colombia establece principios que fundamentan la necesidad y legitimidad de este tipo de servicios:

- Artículo 2: impone al Estado el deber de garantizar la efectividad de los derechos y asegurar el orden justo, lo cual incluye la adecuada planeación y gestión de la movilidad.

- Artículo 209: consagra los principios de la función administrativa (eficiencia, economía, planeación, coordinación y publicidad), los cuales se materializan mediante el uso de información técnica confiable para la toma de decisiones.

    - Artículo 334: atribuye al Estado la dirección general de la economía, dentro de la cual se incluye la planeación del transporte y la infraestructura de movilidad.

7.1. Mipymes

Las micro, pequeñas y medianas empresas (Mipymes) son actores estratégicos en el crecimiento de la economía, la transformación del aparato productivo nacional y el mejoramiento de la posición competitiva del país. Además, las Mipymes

7.2. Clasificación de las mipyme:

En Colombia el segmento empresarial está clasificado en micro, pequeñas, medianas y grandes empresas, esta clasificación estuvo reglamentada en la Ley 590 de 2000 conocida como la Ley Mipymes y sus modificaciones (Ley 905 de 2004); y posteriormente por el Decreto MinCIT No. 957 del 5 de junio de 2019, que rige actualmente.

Tamaño Empresarial: El Decreto 957 de 05 junio de 2019 establece como Criterio para la clasificación del tamaño empresarial. Para efectos de la clasificación del tamaño empresarial se tendrá como criterio exclusivo los ingresos por actividades ordinarias anuales de la respectiva empresa.

7.2.1. Cuadro clasificación 2025 1 UVT= $49.799 pesos

Clasificación	Manufactura	Servicios	Comercio
Microempresas	Hasta $ 1.173.413.837	Hasta $ 1.642.769.412	Hasta $ 2.229.451.431
Pequeñas empresas	Superior a $1.173.413.837 y	Superior a $ 1.642.769.412 y	Superior a $ 2.229.451.431 y

El análisis del tejido empresarial colombiano, con fundamento en el Informe de Tejido Empresarial de agosto de 2026 del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo[10], elaborado a partir de información del Registro Único Empresarial y Social (RUES) de Confecámaras, evidencia que las micro, pequeñas y medianas empresas constituyen el componente predominante de la estructura empresarial del país. Durante el periodo comprendido entre enero y agosto de 2026 se registraron y renovaron 1.698.940 matrículas mercantiles, de las cuales 1.607.820 correspondieron a microempresas, 68.923 a pequeñas empresas y 16.259 a medianas empresas, representando conjuntamente aproximadamente el 99,65 % del total empresarial registrado para dicho periodo.

En relación con la dinámica sectorial, se destaca que el número de empresas pertenecientes al sector servicios aumentó un 12,2 % frente al periodo enero-agosto de 2025, al pasar de 647.007 a 726.237 unidades empresariales. Este comportamiento evidencia la relevancia de las actividades de prestación de servicios dentro de la economía nacional y constituye un referente para la caracterización del mercado de potenciales proveedores de servicios tecnológicos, profesionales, administrativos y operativos.

En el ámbito departamental, Cundinamarca registró 111.504 empresas matriculadas y renovadas entre enero y agosto de 2026, frente a 109.149 en el mismo periodo de 2025, equivalente a un crecimiento del 2,16 %. Esta dinámica constituye un antecedente favorable para examinar las capacidades empresariales existentes en el entorno regional del municipio de Fusagasugá, sin perjuicio de la necesidad de identificar específicamente la oferta empresarial relacionada con los componentes del proyecto.

Desde la perspectiva de la contratación pública, el ordenamiento jurídico colombiano contempla instrumentos para promover el acceso de las mipymes a los procesos de selección, especialmente mediante las disposiciones de la Ley 2069 de 2020 y el Decreto 1082 de 2015, modificado por el Decreto 1860 de 2021. Sin embargo, la aplicación de los mecanismos de convocatoria limitada está condicionada al cumplimiento de los requisitos legales, particularmente los relacionados con el valor del proceso y las solicitudes de participación presentadas por mipymes habilitadas.

7.2.2. Improcedencia de la limitación de la convocatoria a mipymes

El proceso de selección para la adjudicación del contrato de concesión de modernización tecnológica y operativa de la Secretaría de Movilidad de Fusagasugá no estará limitado a micro, pequeñas y medianas empresas (mipymes), teniendo en cuenta la naturaleza, complejidad, alcance integral, cuantía y exigencias técnicas, operativas y financieras del proyecto. De conformidad con el artículo 34 de la Ley 2069 de 2020 y el artículo 2.2.1.2.4.2.2 del Decreto 1082 de 2015, modificado por el Decreto 1860 de 2021, la limitación de convocatorias a mipymes procede únicamente cuando se cumplen los presupuestos legales establecidos, particularmente el umbral económico aplicable y las solicitudes exigidas por la normativa.

En consecuencia, siendo el valor estimado del proceso superior al límite previsto para la aplicación de este mecanismo, no resulta jurídicamente procedente restringir la convocatoria exclusivamente a mipymes. Por tanto, el proceso garantizará la libre concurrencia y pluralidad de oferentes, permitiendo la participación de personas jurídicas de cualquier tamaño empresarial, así como de proponentes plurales, siempre que acrediten los requisitos habilitantes y las condiciones técnicas, jurídicas y financieras establecidas por la entidad, en observancia de los principios de transparencia, igualdad y selección objetiva.

7.3. Análisis de la oferta de emprendimientos y empresas de mujeres

[10] https://www.mincit.gov.co/mincit_files/mincit/50/50473dba-3408-4bdb-a4c9-07b241aaaa1b.pdf

Criterio de evaluación para emprendimientos y empresas de mujeres. De conformidad con el artículo 2.2.1.2.4.2.15 del Decreto 1082 de 2015, adicionado por el artículo 3 del Decreto 1860 de 2021, y atendiendo los resultados del análisis del sector, la Entidad no establecerá condiciones diferenciales en los requisitos de experiencia ni en el valor de la garantía de seriedad de la oferta, los cuales se exigirán en los mismos términos a todos los proponentes.

Como medida de incentivo a la participación de emprendimientos y empresas de mujeres, la Entidad otorgará el puntaje adicional previsto en la citada disposición a los proponentes que acrediten dicha condición conforme a la normativa vigente. Este puntaje se aplicará dentro del límite legal y de acuerdo con las reglas que se establezcan en el pliego de condiciones. En el caso de proponentes plurales, se observarán los requisitos de participación establecidos en la norma

7.4. Antecedentes de la entidad:

El municipio de Fusagasugá, a través de su administración municipal, ha acudido previamente a esquemas de contratación con particulares para apoyar la gestión tecnológica y administrativa de la Secretaría de Movilidad. En efecto, mediante el **Contrato Interadministrativo No. 2020-0485**, celebrado con **DICITEC S.E.M. S.A.S.**, la entidad contrató la prestación de servicios de apoyo tecnológico y administrativo asociados a los procesos y trámites de tránsito y movilidad.

Este antecedente evidencia que la Administración Municipal ha reconocido la necesidad de contar con capacidades técnicas y tecnológicas especializadas para el desarrollo de sus funciones y ha utilizado mecanismos contractuales para atender dichos requerimientos, sin que ello implique la transferencia de las competencias legales que corresponden exclusivamente a la autoridad de tránsito.

En consecuencia, esta experiencia contractual constituye un antecedente relevante para el análisis de las necesidades institucionales, la continuidad de los servicios y la estructuración del nuevo proyecto de modernización tecnológica y operativa.

No obstante, lo anterior a continuación se relacionan algunos contratos tal y como se encuentran publicados en el SECOP II Y SECOP 1, por lo que procede a realizar un histórico de la contratación que se pretende llevar a cabo.

Para caracterizar la demanda pública relacionada con el objeto del presente proceso, se examinó una muestra de diecinueve (19) antecedentes de contratación publicados y reportados como adjudicados, asociados con la concesión, modernización, administración y operación de servicios y trámites de tránsito y transporte. La información comprende contratos de distinta cobertura territorial, complejidad técnica y alcance operacional, incluidos servicios registrales, expedición de especies venales, infraestructura tecnológica y actividades conexas de gestión de movilidad.

PROCESO	ENTIDAD	OBJETO	Presupuestp	PLAZO	RETRI REGIS
LP001DE2026	ALCALDÍA MUNICIPAL DE ROLDANILLO	CONCESIÓN PARA LA OPERACIÓN INTEGRAL DE LOS RECURSOS PROPIOS DEL ORGANISMO DE TRÁNSITO	500.000.000	veinte (20) años	80%
SETTA-LP-005-2025	MUNICIPIO DE ARMENIA QUINDIO	CONCESIONAR ALGUNOS DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO (IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS AUTOMÁTICOS Y SEMI AUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES, CENTRO INTEGRAL DE ATENCIÓN Y CENTRO DE GESTIÓN DE MOVILIDAD) EN LA CIUDAD DE ARMENIA, QUINDÍO, SEGÚN EL ORDENAMIENTO LEGAL VIGENTE APLICABLE	16.477.000.000	182 (Meses)	

ALCALDÍA DE FUSAGASUGÁ
Dirección de Contratación

PROCESO	ENTIDAD	OBJETO	Presupuestp	PLAZO	RETRI REGIS
AM-LP-002-2025		CONCESION PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO ELABORACION Y EXPEDICCION DE LICENCIAS DE CONDUCCION, LICENCIAS DE TRANSITO, TARJETAS DE REGISTRO Y PLACA UNICA NACIONAL , PROPORCIONANDO EL MONTAJE DE LA INFRAESTRUCTURA NECESARIA PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO, COMO LAS TARJETAS PRE IMPRESAS, LAMINAS DE SEGURIDAD Y PROTECCION PERSONAL OPERATIVO INSUMOS, EQUIPOS, IMPRESORAS Y TODOS AQUELLOS COMPONENTES NECESARIOS PARA LA EXPEDICCION DE LAS ESPECIES VENALES MENCIONADAS	442.186.350	diez (10) años	POR ESVENAL
LP 010 DE 2025	ALCALDIA DE CAJICA - CUNDINAMARCA	CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA PRESTACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS TRÁMITES, SERVICIOS Y ACTIVIDADES RELACIONADAS CON TRÁNSITO Y TRANSPORTE EN TODOS LOS ASUNTOS QUE CONFORME A LA AUTONOMÍA TERRITORIAL Y LA LEY SEAN SUSCEPTIBLES DE SER PRESTADOS Y OPERADOS POR PARTICULARES	25.350.400.000	VEINTICINCO (25) AÑOS	77%
L.P 003-2025	ALCALDIA DE CHINCHINA - CALDAS	ENTREGAR EN CONCESIÓN LA MODERNIZACIÓN, SISTEMATIZACIÓN Y AGILIZACIÓN DE LA TOTALIDAD DE LOS TRAMITES QUE SE SURTEN EN LA OFICINA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE MUNICIPAL DE CHINCHINÁ	7.155.166.394	15 (Año(s))	50%
LP-VALLE-ELCERRITO-001-2024	ALCALDIA DEL CERRITO - VALLE DEL CAUCA	ENTREGAR EN CONCESIÓN PARA REALIZAR LA MODERNIZACIÓN TECNOLÓGICA Y OPERATIVA EN LA SECRETARIA DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD INCLUYENDO EL CONTROL DE TRÁNSITO A TRAVES DE SISTEMAS AUTOMATICOS O SEMIAUTOMATICOS DE SANCIÓN A INFRACTORES DE TRÁNSITO (SAST) EN VIAS ADYACENTES DE EL MUNICIPIO DE EL CERRITO- VALLE DEL CAUCA	2.710.000.000	QUINCE (15) años	60%
LP-AMS-2023-0014	ALCALDIA DE SOPO - CUNDINAMARCA	CONCESIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO Y ACTIVIDADES CONEXAS DEL ORGANISMO DE TRÁNSITO DE SOPÓ	16.080.500.000	20 (Año(s)	78%
LP-001-2023	INTRASOG	CONCESIÓN PARA LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS ADMINISTRATIVOS DE LOS REGISTROS AUTOMOTOR Y NO AUTOMOTOR, DE CONDUCTORES, DE TARJETAS DE OPERACIÓN, DEMÁS REGISTROS DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE, ASÍ COMO DESARROLLAR LA MODERNIZACIÓN Y TRANSFORMACIÓN TECNOLÓGICA INTEGRAL DE EL INSTITUTO DE TRANSITO Y DE TRANSPORTE DE SOGAMOSO - INTRASOG PROPENDIENDO POR SU FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	3.044.797.608	15 (Año(s))	40%

ALCALDÍA DE FUSAGASUGÁ
Dirección de Contratación

PROCESO	ENTIDAD	OBJETO	Presupuestp	PLAZO	RETRI REGIS
LP-003-2023	ALCALDIA DE LA CALERA - CUNDINAMARCA	OTORGAR BAJO EL ESQUEMA DE CONCESIÓN LA OPERACIÓN, EXPLOTACIÓN, ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN, POR CUENTA Y RIESGO DEL CONCESIONARIO, DE LAS ACTIVIDADES DE SERVICIO PÚBLICO CORRESPONDIENTES AL ORGANISMO DE TRÁNSITO DEL MUNICIPIO DE LA CALERA	8.499.431.493	20 (Año(s)	63%
LP 003-2023	ALCALDIA DE GRANADA - MET	modalidad de concesión la OPERACIÓN DE LOS SERVICIOS AL CIUDADANO DE LA SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE MUNICIPAL.	1.200.000.000	15 años	86%
LP-001-2023	ALCALDIA DE MANIZALES - CALDAS	ENTREGAR EN CONCESIÓN LA MODERNIZACIÓN, IMPLEMENTACIÓN, GESTIÓN, OPERACIÓN Y PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS ASOCIADOS A LA FUNCIÓN DE AUTORIDAD DE TRÁNSITO Y DE TRANSPORTE Y QUE HACEN PARTE DEL REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE TRÁNSITO - RUNT, DE CONFORMIDAD CON LO DEFINIDO EN EL ARTÍCULO 8 DE LA LEY 769 DE 2002 Y LOS DEMÁS REGISTROS CUYA OPERACIÓN SEA ASIGNADA A LA AUTORIDAD DE TRÁNSITO POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE O POR DISPOSICIÓN LEGAL, ASÍ COMO LOS TRÁMITES ASOCIADOS A LA FUNCIÓN DE AUTORIDAD	12.500.000.000	15 años	57,50%
LP-AMT0192022	ALCALDIA DE TUNJA - BOYACA	CONCESIÓN DE LOS TRÁMITES, ACTIVIDADES Y SERVICIOS AL CIUDADANO DE LA SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE TUNJA ASOCIADOS AL TRÁNSITO Y TRANSPORTE SUSCEPTIBLES DE CONTRATACIÓN O DELEGACIÓN A PARTICULARES DE CONFORMIDAD CON LO PREVISTO EN LA LEY	35.223.900.000	25 (Año(s))	75%
STM-LP-001-2023	SECRETARÍA DE MOVILIDAD CONTEMPORANEA	SELECCIONAR UN ÚNICO OPERADOR "CONCESIONARIO PARA LA IMPLEMENTACIÓN, OPERACIÓN, ADMINISTRACIÓN DE LOS SERVICIOS Y TRÁMITES A CARGO DE LA SECRETARIA DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD DE CUNDINAMARCA, INCLUIDA LA MODERNIZACIÓN TECNOLÓGICA Y ADMINISTRATIVA	24.208.864.227	12 (Año(s))	
MG-LP-003-2022	ALCALDIA DE GUACARI - VALLE DEL CAUCA	Entregar en concesión la prestación de los servicios administrativos de los Registros de Automotores, de Conductores, de Tarjetas de Operación, demás registros de tránsito y transporte, así como los demás Trámites y Servicios que defina EL MUNICIPIO mediante la ADMINISTRACIÓN, MODERNIZACIÓN, OPERACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSITO DEL MUNICIPIO DE SAN JUAN BAUTISTA DE GUACARÍ	2.000.000.000	20 (Año(s))	30%

PROCESO	ENTIDAD	OBJETO	Presupuestp	PLAZO	RETRI REGIS
		mediante CONTRATO DE CONCESION de que trata el artículo 32 # 4 de la Ley 80 de 1993.			
340.20.3.53	DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DE TÚLUA - VALLE DEL CAUCA	ENTREGAR EN CONCESIÓN LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS ADMINISTRATIVOS DE LOS REGISTROS MUNICIPALES AUTOMOTOR Y NO AUTOMOTOR, DE CONDUCTORES, INFRACTORES, TARJETAS DE OPERACIÓN, DEMÁS REGISTROS DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE, ASÍ COMO LOS OTROS TRÁMITES Y SERVICIOS DELEGABLES EN PARTICULARES DEFINIDOS POR EL MUNICIPIO DE TULUÁ – VALLE DEL CAUCA – DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, DESARROLLANDO LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y LA ADECUACIÓN FÍSICA DE ÁREA DE SERVICIOS A UTILIZAR	10.102.078.075	20 (Año(s))	63%
LP-2021-8	ALCALDIA DE PASTO - NARIÑO	El contratista se compromete para con el municipio de pasto – Secretaria de Tránsito y transporte a: ENTREGAR EN CONCESIÓN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PARA LA MODERNIZACIÓN TECNOLÓGICA Y LA TERCERIZACIÓN DE LOS SERVICIOS Y TRÁMITES DE LA SECRETARÍA DE TRANSITO Y TRANSPORTE DEL MUNICIPIO DE PASTO.	8.133.452.655	(15) años	60,11%
SDM-LP-048-2021	SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD - BOGOTA D.C.	Entregar en concesión la prestación de los servicios administrativos de los Registros Distritales Automotor y no automotor, de Conductores, de Tarjetas de Operación, demás registros de tránsito y transporte, así como los demás Trámites y Servicios que defina la SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD – SDM. El CONCESIONARIO se obliga por su cuenta y riesgo a ejecutar las prestaciones que se derivan del presente objeto, de conformidad con las especificaciones que se relacionan en los estudios previos,	-	diez (10) años y tres (3) meses	25,76%
LP-13-2019	ALCALDIA COPACABANA	CONCESIONAR LA MODERNIZACIÓN TECNOLÓGICA DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE COPACABANA MEDIANTE LA DELEGACIÓN DEL APORTE DE PRUEBAS DE INFRACCIÓN DE TRÁNSITO, EL RECAUDO DE LAS MULTAS CORRESPONDIENTES, LA TRAMITACIÓN DE ESPECIES VENALES Y TODOS LOS TRÁMITES PREVISTOS EN NORMAS LEGALES Y REGLAMENTARIAS, SALVO LA VALORACIÓN DE DICHAS PRUEBAS, DE CONFORMIDAD CON DISPUESTO EN LOS ARTÍCULOS 7 Y 135 DE LA LEY 769 DE 2002".	3.500.000.000	15/11/19	SIN

PROCESO	ENTIDAD	OBJETO	Presupuestp	PLAZO	RETRI REGIS
L.P. 025-2017	ALCALDIA DE MONTERIA – CORDOBA	ENTREGAR MEDIANTE LA MODALIDAD DE CONCESIÓN, LA MODERNIZACIÓN, IMPLEMENTACIÓN, GESTIÓN Y OPERACIÓN DE LOS TRÁMITES REGISTRALES DE TRÁNSITO DE LA SECRETARÍA DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO DE MONTERÍA.	3.580.688.663	240 Meses	64%

La muestra evidencia que las entidades estatales han acudido a contratos de concesión para atender necesidades de continuidad, modernización y operación de servicios al ciudadano. Los antecedentes presentan presupuestos y horizontes contractuales heterogéneos, de manera que sus valores no deben interpretarse como equivalentes sin considerar las obligaciones asumidas, las inversiones, la distribución de riesgos y las condiciones de remuneración.

Con base exclusivamente en los datos cuantitativos consignados en el cuadro de antecedentes, se presenta la siguiente síntesis. La columna «Valor medio» corresponde al promedio aritmético simple de los registros con información numérica comparable; no representa un valor contractual estimado para el presente proceso.

Detalle	Valor más bajo	Valor medio	Valor más alto
Valor de los contratos	$442.186.350	$10.039.359.193	$35.223.900.000
Plazo contractual	10 años	17,08 años	25 años
Porcentajes de retribución por registros	25,76 %	60,62 %	86 %

En materia de SATS	La remuneración debe ser entendida a la luz de la ley 1843/2017, ya que se debe ARTÍCULO 5o. Adiciónese un parágrafo al artículo 7o de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así: PARÁGRAFO 5o. La contratación con privados para la implementación de ayudas tecnológicas por parte de las autoridades de tránsito deberá realizarse conforme las reglas que para tal efecto dicten las normas de contratación estatal. La remuneración a la inversión privada para la
	instalación y puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones no podrá superar en ningún caso el 10% del recaudo. ARTÍCULO 6o. Las autoridades de tránsito territorial podrán instalar y operar la infraestructura de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones dentro de su jurisdicción.
ESTUDIOS TECNICOS DE APROBACIÒN ANSV	Los estudios técnicos para aprobación de dispositivos por parte de la ANSV, se encuentran a cargo del operador, dispuesta como obligación contractual.

Elaboración propia

Para el cálculo se consideraron dieciocho (18) valores presupuestales, dieciocho (18) plazos expresados o convertibles a años y quince (15) porcentajes numéricos de retribución por registros.

Se excluyeron únicamente los datos ausentes o no comparables en cada variable; en particular, una fecha consignada en la columna de plazo no fue interpretada como duración contractual. Las cifras presupuestales se presentan en pesos colombianos según el cuadro suministrado, sin actualización monetaria.

En materia de retribución, los porcentajes reportados para registros varían entre 25,76 % y 86 %, con un promedio de 60,62 % y una mediana de 63 %. Diez (10) de los quince (15) antecedentes con porcentaje numérico registran valores iguales o superiores al 60 %. Este comportamiento muestra una dispersión relevante en los esquemas económicos empleados y confirma que la muestra no permite identificar una tarifa o participación uniforme para las concesiones de tránsito.

Adicionalmente, algunos antecedentes reportan porcentajes específicos asociados con infraestructura, que oscilan entre el 45 % y el 77 % en los cuatro (4) casos que contienen cifras numéricas. Estos porcentajes se diferencian de los asociados con registros y no deben sumarse ni compararse de manera automática, pues su interpretación exige verificar la base de liquidación, el beneficiario de la retribución y las obligaciones contractuales respectivas.

En consecuencia, los antecedentes permiten reconocer la existencia de demanda institucional para servicios semejantes y ofrecen referencias históricas sobre valores, plazos y retribuciones. Sin embargo, la definición del esquema económico del presente proceso debe sustentarse en sus propios estudios técnicos y financieros, sus proyecciones de ingresos, costos e inversiones, el alcance de los servicios, la asignación de riesgos y las condiciones de ejecución. Los promedios obtenidos son descriptivos y no constituyen, por sí solos, una justificación para fijar el porcentaje de retribución contractual.

principal ventaja radica en que la entidad pública recibe una retribución financiera proveniente del recaudo por los servicios prestados.

Este ingreso, a su vez, se convierte en un motor para la inversión en seguridad vial, permitiendo la implementación de mejoras cruciales que impactan directamente en la protección de los ciudadanos y la modernización de la infraestructura vial.

En consideración a lo expuesto, y teniendo en cuenta el tipo de servicio a contratar, la necesidad de equilibrar factores técnicos y económicos para la selección, la cuantía del contrato y la naturaleza de las actividades que se adjudicarán, a continuación, se detallan la modalidad de contratación y la tipología contractual más adecuadas para la operación a cargo de los futuros contratistas.

La modalidad de contratación más idónea para la selección del futuro(s) contratista(s), se recomienda la Licitación Pública, regulada mediante la Ley 80 de 1993 (Artículo 30), Ley 1150 de 2007 (Artículo 2, 9), y en el Decreto 1082 de 2015 (Artículo 2.2.1.2.1.1.1, 2.2.1.2.1.1.2)

8. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

Los requerimientos técnicos mínimos que debe acreditar el contratista seleccionado para la prestación del servicio se encuentran establecidos en los Estudios Previos numeral. **ESPECIFICACIONES TÉCNICAS**.

ADVERTENCIA: Los proponentes deben tener cuidado y abstenerse de realizar modificaciones a las especificaciones técnicas las cuales deben ser iguales tanto en la propuesta económica como en la ficha técnica (cuando aplique), teniendo en cuenta que la oferta económica no es subsanable.

9. ANÁLISIS DE LA OFERTA:

Con el fin de garantizar los principios de pluralidad de oferentes, libre concurrencia y selección objetiva consagrados en los artículos 24 y 29 de la Ley 80 de 1993, se realizó la identificación preliminar del mercado proveedor, determinándose la existencia de múltiples personas naturales y jurídicas con experiencia, capacidad técnica, financiera, organizacional y jurídica suficiente para ejecutar el objeto contractual.

El presente estudio presenta un listado de potenciales oferentes construido a partir de la identificación de participantes y adjudicatarios en procesos de contratación con objetos similares, así como de sociedades y personas naturales incluidas en la búsqueda de información financiera para el análisis del sector. La relación constituye una aproximación a los agentes económicos vinculados con este mercado y no implica que todas las personas

relacionadas tengan contratos estatales actualmente vigentes, ni que cumplan los requisitos habilitantes del presente proceso.

La condición de contratista vigente, la experiencia acreditable y la capacidad jurídica, técnica y financiera deberán verificarse mediante los documentos y registros correspondientes.

A continuación, se presenta el directorio consolidado de posibles oferentes:

Empresa o persona natural	NIT
1 Solution S.A.S.	900.863.185-1
ACONINGSA Asociados Ingenieros Contratistas S.A.S.	804.006.019-3
Advanced Technologies & Solutions Group S.A.S.	900.324.056
AGM Desarrollos S.A.S.	800.186.313
Asesoftware S.A.S.	800.135.532-9
Betmec S.A.S.	901.244.036
Centro de Consultorías CECON S.A.	802.008.177-0
Certicar S.A.	900.122.353-3
Clé Strategic Investment S.A.S.	830.120.271
Compañía Integral de Recuperación de Activos S.A.S. – CIRA	802.005.165-9
Conexred S.A.S.	830.513.238
Consycom S.A.S.	900.133.384
Correos y Soluciones Inteligentes S.A.S.	901.584.127-0
Cosmocolor Colombia	901.350.051
Creatisoft S.A.S.	901.737.039
CS&J Consultores Asociados S.A.S.	900.976...
Data Tools S.A.	830.031.757-0
Dexon Software S.A.S.	830.023.735-5
Diagnosticentros y Estación de Servicio La Popa S.A.S. – DIAPOPA	809.006.126
GCA Technologies S.A.S.	830.070.873-3
Gestión Consultoría y Servicios Integrales GCSI S.A.S.	900.075.942-1
Gestión de Seguridad Electrónica S.A.	900.204.272-8
Gestión y Consultoría Integral S.A.S.	802.013.508
Grow Data S.A.S.	900.238.438-1
Grupo Empresarial TIC S.A.S.	900.476.740-1
GRUPO S Y C S.A.S.	811.031.728-8
Indra Colombia S.A.S.	830.013.774-1
Infotic S.A.	900.068.796-1
Intempo S.A.S.	900.153.453-4
Inversión Comercial y Servicios S.A.S. – IC&S S.A.S.	900.352.202-6
Inversiones Junco Mutis S.A.S.	900.659.231-9
Inversiones Oseche S.A.S.	901.374.435-3
Inversiones Tecnológicas de América S.A.	900.297.772-7
Inversiones y Representaciones Vásquez S.A. – INVAS	890.113.893-5
JGH Gestión S.A.S.	900.581.798
Juan David Ángel Botero	70.548.602-1

Kapsch TrafficCom S.A.S.	901.104.372-0
Kapsch TrafficCom Transportation Colombia S.A.S.	901.420.578-5
Maximobility S.A.S.	900.867.484-7
Microshif S.A.S.	830.512.451
Molsoplast S.A.S.	901.286.434-9
Multiproyectos del Valle S.A.S.	901.111.365-8
Nextech Global S.A.S.	902.049.753
Olimpia IT S.A.S.	900.032.774
Orlando Riascos F Dismacor S.A.S.	890.206.592-3
PASE EXPRESS S.A.	811.001.560-1
PIV Ingeniería S.A.S.	86051089-5
Quipux S.A.S.	811.003.486-1
Sertransco S.A.S.	901.404.677-9
Servicios & Soluciones Seguras S.A.S.	830.055.541-0
Servicios Financieros de Inversión S.A.	900.061.198-5
SERVICIOS INTEGRADOS DE MOVILIDAD URBANA DE TULUÁ S.A.S. (SIMUT S.A.S.)	901.542.385-4
Servicios Integrales ID System S.A.S.	811.015.441-2
Servicios y Sistemas de Tránsito S.A.S.	901.441.535-9
Servicios y Suministros S.A.S. – CS3	901.194.592-9
Sisternas de Control de Tránsito Ltda. – SICOT	900.191.920
Sisternas y Aplicaciones en Línea S.A.S.	900.335.623-1
SITT Y CIA S.A.S. (Servicio de Ingeniería, Tránsito y Tecnología S.A.S.)	830.110.734-0
Soluciones en Red S.A.S.	830.084.645-1
Soluciones Integrales de Movilidad y Seguridad S.A.S.	900.065.311-1
Solutraffic Ingeniería S.A.S.	900.564.496-4
Sonda de Colombia S.A.	830.001.637-7
Sonda S.A.	900.911.409
Taborda Vélez & Cía. S.A.S.	890.929.315
Transiplux S.A.S.	901.808.426-1

La identificación de estos agentes muestra la presencia de operadores de servicios de tránsito, proveedores de tecnología, firmas de consultoría, inversionistas y otros participantes que han sido incluidos en los antecedentes o en la búsqueda financiera. La existencia de este universo de referencia no determina el número de oferentes que efectivamente concurrirán al proceso. Por ello, las condiciones de participación deberán responder al objeto, alcance, valor y riesgos de la contratación, con observancia de los principios de transparencia, selección objetiva, igualdad y libre concurrencia.

10. PARÁMETROS DEL MODELO ECONÓMICO Y FINANCIERO DE LA CONCESIÓN

La estructuración del proyecto de concesión para la modernización tecnológica, administrativa y operativa de los servicios de tránsito y movilidad del municipio de Fusagasugá comprende el desarrollo de un modelo económico y financiero destinado a evaluar la viabilidad, sostenibilidad y equilibrio del esquema contractual propuesto,

considerando la naturaleza de las obligaciones, las inversiones requeridas, las condiciones de operación y los riesgos inherentes a su ejecución.

El modelo económico y financiero constituye un instrumento técnico de planeación y evaluación que permite a la entidad estructuradora analizar la capacidad del proyecto para atender las obligaciones contractuales durante el plazo previsto, establecer la consistencia entre sus componentes económicos y operativos y sustentar las decisiones relacionadas con la estructuración de la concesión.

Su formulación responde a criterios de razonabilidad económica, sostenibilidad financiera, distribución de riesgos, eficiencia en la prestación de los servicios y protección del interés público. En tal sentido, constituye un soporte de las decisiones de estructuración, sin que sus proyecciones deban entenderse como una garantía de resultados económicos o financieros para el futuro concesionario.

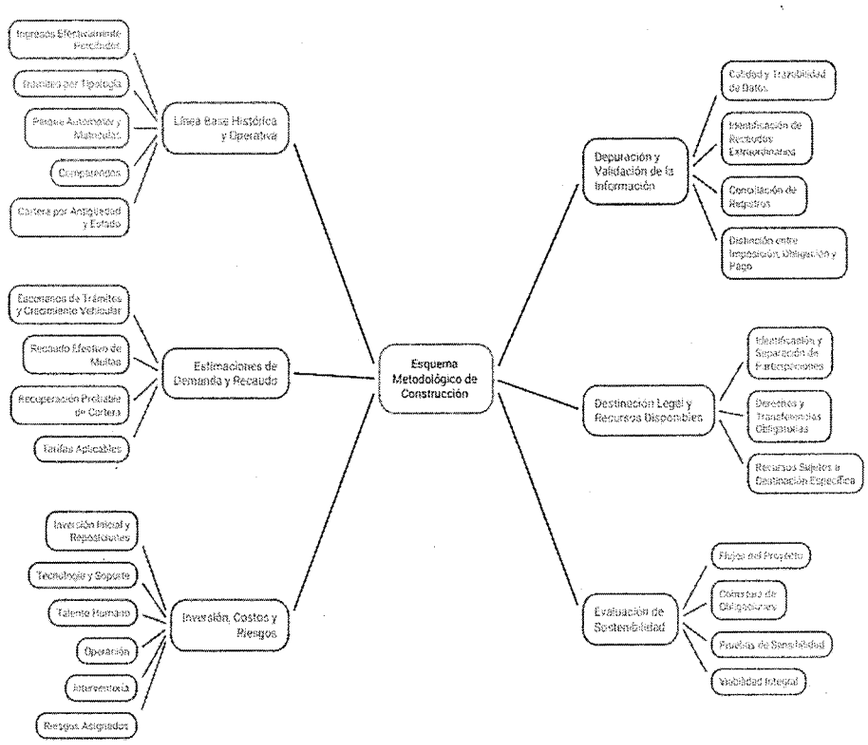
10.1. Parámetros generales de estructuración

El modelo económico y financiero de la concesión se construye a partir de una línea base operativa, comercial y financiera, conformada por variables históricas y proyectadas del organismo de tránsito, con el fin de estimar el comportamiento futuro de la operación y determinar la sostenibilidad del esquema concesional.

En términos metodológicos, el modelo parte de la identificación y análisis de las siguientes variables principales: **(i) ingresos históricos y esperados**, **(ii) volumen de trámites**, **(iii) número de vehículos y parque automotor**, **(iv) cartera de multas e infracciones**, y **(v) número de comparendos y comportamiento del recaudo**. Estas variables constituyen la base para proyectar la demanda de servicios y los ingresos asociados a la operación del organismo de tránsito.

A partir de dichas variables, se realiza una estimación de los ingresos brutos del sistema, aplicando las tarifas correspondientes a los trámites, los derechos económicos asociados y los recaudos derivados de la gestión contravencional y de cartera. Posteriormente, sobre esos ingresos se efectúan los descuentos y depuraciones correspondientes a terceros de ley, esto es, los valores que por disposición normativa no pertenecen al municipio ni al concesionario, sino que deben transferirse a los beneficiarios legalmente establecidos según la naturaleza del trámite o recaudo.

Esquema Metodológico de Construcción



10.2. Régimen jurídico de publicidad del modelo económico y financiero

El numeral 4 del artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015, relativo a los estudios y documentos previos de los procesos de contratación estatal, establece expresamente:

> *"Si el contrato es de concesión, la Entidad Estatal no debe publicar el modelo financiero utilizado en su estructuración".*

En consecuencia, el modelo económico y financiero elaborado para la estructuración de la concesión de Fusagasugá no será objeto de publicación como parte de los documentos puestos a disposición de los interesados en el proceso de selección, de conformidad con la disposición reglamentaria citada.

La no publicación comprende el modelo financiero de estructuración de la entidad, incluidos los archivos de cálculo y sus relaciones internas, sin que ello implique excluir de publicidad la totalidad de la información económica del proyecto.

En particular, esta disposición debe interpretarse de manera armónica con los principios de transparencia, publicidad, responsabilidad y selección objetiva, así como con las obligaciones relativas a la divulgación del valor estimado del contrato, su justificación y los demás documentos cuya publicación resulte legalmente exigible.

Por tanto, la entidad deberá garantizar que los interesados dispongan de la información contractual necesaria para conocer las condiciones de participación, preparar sus ofertas y evaluar las obligaciones y riesgos que asumirían, sin revelar el modelo financiero utilizado internamente para estructurar la concesión.

10.3. Tratamiento documental y custodia del modelo

El modelo económico y financiero deberá conservarse como parte de los soportes técnicos de la estructuración contractual, bajo los mecanismos institucionales de gestión documental, conservación, trazabilidad y control que resulten aplicables.

Su no publicación en el proceso de selección no significa que carezca de soporte documental, que pueda omitirse su elaboración o que quede excluido de los mecanismos legalmente procedentes de supervisión, auditoría y control.

En consecuencia, la entidad estructuradora deberá garantizar la conservación de las versiones, memorias de cálculo y demás soportes que permitan verificar la metodología aplicada, la consistencia de la evaluación y la razonabilidad de las decisiones adoptadas.

El acceso al modelo por parte de autoridades de control o en el marco de solicitudes legalmente procedentes deberá tramitarse conforme al régimen jurídico aplicable, distinguiendo la obligación reglamentaria de no publicación de las reglas que regulan el acceso a la información pública.

10.4. Relación con la viabilidad y sostenibilidad del proyecto

La formulación del modelo económico y financiero permite disponer de una herramienta de evaluación para determinar la coherencia entre las exigencias contractuales y las condiciones económicas de ejecución de la concesión.

En este contexto, sus resultados sirven de soporte para la adopción de decisiones relacionadas con la estructura contractual, las condiciones de operación, la gestión de riesgos y la sostenibilidad de las obligaciones durante el plazo de ejecución.

No obstante, la viabilidad del proyecto no depende exclusivamente de los resultados financieros. Su evaluación deberá considerar conjuntamente los análisis jurídicos, técnicos, institucionales, operativos y de mercado, así como la capacidad de la entidad para garantizar la continuidad, calidad, eficiencia y legalidad de los servicios asociados a la movilidad.

11. INVERSIONES DEL PROYECTO

Con fundamento en el Acuerdo Municipal No. 100-03.01.3-15 del 22 de octubre de 2026, se identifican las inversiones, las necesidades de personal y la infraestructura tecnológica prevista para un horizonte estimado de 12 años.

Inversión total prevista	Planta mínima de personal	SAST proyectados	Horizonte de estructuración
$3.981.181.228	**23 personas**	**6 equipos**	**12 años**

El proyecto contempla dos grandes componentes presupuestales: el apoyo logístico a la operación de tránsito y las inversiones en infraestructura física, sistemas registrales, proceso contravencional y herramientas tecnológicas

N.º	Componente de inversión	Valor estimado (COP)
1	Apoyo logístico a agentes de tránsito, plataforma tecnológica y vehículos	$798.752.308
2	Infraestructura y equipamiento para RNA, RNC, proceso contravencional y SAST	$3.182.428.919
	Total de inversiones previsto en el proyecto	$3.981.181.228

11.1. Personal mínimo requerido

En el marco del contrato de concesión para la gestión del tránsito, el concesionario será el único responsable de proveer, organizar y administrar el recurso humano necesario para garantizar el adecuado funcionamiento de los procesos de Registro Nacional Automotor, Registro Nacional de Conductores y la gestión de comparendos a través del Sistema Automatizado de Servicios de Tránsito (SAST).

Esta responsabilidad incluye, pero no se limita a:

- La contratación del personal, sin que ello genere vínculo laboral, contractual o de subordinación con la entidad concedente.
- La libertad para definir los perfiles, condiciones laborales y niveles salariales, siempre que se ajusten a los estándares del mercado y a la normatividad laboral vigente.
- La obligación de mantener una planta mínima de 23 personas dedicadas exclusivamente a la operación del servicio, garantizando cobertura, continuidad y calidad en la atención.

N.º	Cargo	Cantidad	Función principal
1	Gerente	1	Dirección general, coordinación y seguimiento contractual
2	Director administrativo y financiero	1	Administración de recursos, presupuesto y gestión

			financiera
3	Director RNA, RNC y proceso contravencional	1	Coordinación del apoyo a procesos registrales y contravencionales
4	Auxiliar de archivo	2	Organización, digitalización y gestión documental
5	Técnico de atención (ventanilla)	5	Orientación al usuario y apoyo a trámites
6	Coordinador operativo	1	Programación y seguimiento de actividades operativas
7	Técnico contravencional	3	Apoyo documental, tecnológico y administrativo a expedientes
8	Profesional del área jurídica	2	Apoyo jurídico y elaboración de proyectos documentales
9	Técnico SAST	2	Soporte técnico y gestión tecnológica de los sistemas SAST
10	Ingeniero TIC	1	Administración tecnológica, interoperabilidad y seguridad informática
11	Contador	1	Gestión contable y reportes financieros
12	Auxiliar administrativo y comercial	1	Apoyo administrativo y atención de solicitudes
13	Servicios generales	1	Mantenimiento general y servicios de apoyo
14	Mensajero	1	Gestión de correspondencia y apoyo logístico
	TOTAL PERSONAL MÍNIMO	23	

Nota: Aparte de este personal, el concesionario está en potestad de contratar el personal necesario adicional para garantizar los niveles de servicio.

11.2. Capex inversiones del operador

Estas inversiones no solo son necesarias para la operación eficiente del servicio, sino que también representan un activo público temporalmente administrado por el concesionario. Su valoración, reposición y reversión están alineadas con principios técnicos de sostenibilidad y con el marco jurídico colombiano en materia de contratación estatal y servicios públicos.

11.3. Presupuesto estimado de inversiones y reinversiones

N.º	Concepto de inversión	Cantidad	Valor unitario ($)	Valor total ($)
1	Plataforma tecnológica	1	103.840.000	103.840.000
2	Camioneta de apoyo operativo	1	169.409.560	169.409.560
3	Motocicletas de apoyo operativo	4	37.561.109	150.244.436
4	Reposición de camioneta	1	198.878.622	198.878.622
5	Reposición de motocicletas	4	44.094.923	176.379.692
	Subtotal apoyo logístico (calculado)			798.752.310
6	Adecuación de sedes	1	83.072.000	83.072.000
7	Sistemas SAST – inversión inicial	6	207.680.000	1.246.080.000
8	Sistemas SAST – reinversión a seis años	6	243.806.265	1.462.837.590
9	Computadores de escritorio o portátiles – inicial	17	5.040.702	85.691.934
10	Computadores – reinversión a seis años	17	6.189.165	105.215.805
11	Impresora multifuncional – inicial	1	8.078.270	8.078.270
12	Impresora multifuncional – reinversión	1	9.918.805	9.918.805
13	Cámaras RUNT – inicial	5	352.353	1.761.765
14	Cámaras RUNT – reinversión	5	432.633	2.163.165
15	Lectores de huella – inicial	5	1.402.515	7.012.575
16	Lectores de huella – reinversión	5	1.646.485	8.232.425
17	Digitalizadores de firmas – inicial	5	1.557.600	7.788.000
18	Digitalizadores de firmas – reinversión	5	1.828.547	9.142.735
19	Lectores de códigos de barras – inicial	5	155.760	778.800
20	Lectores de códigos de barras – reinversión	5	182.855	914.275
21	Enrutador	1	914.830	914.830
22	Switch de comunicaciones	1	877.344	877.344

23	Videoproyector	1	3.395.620	3.395.620
24	Digiturno y estación de consulta	1	10.384.000	10.384.000
25	Escáneres – inversión inicial	2	4.221.096	8.442.192
26	Escáneres – reinversión	2	4.955.362	9.910.724
27	Computador portátil adicional – inicial	1	5.554.454	5.554.454
28	Computador portátil adicional – reinversión	1	6.520.660	6.520.660
29	Racks de comunicaciones	5	1.429.773	7.148.865
30	Planta eléctrica	1	31.835.163	31.835.163
31	Cámaras de circuito cerrado	10	309.888	3.098.880
32	Puestos de trabajo	20	2.596.000	51.920.000
33	Televisores para oficinas	2	1.869.016	3.738.032
	Subtotal infraestructura y tecnología (calculado)			3.182.428.908
	TOTAL CALCULADO DE LAS INVERSIONES			3.981.181.218

11.4. Matriz de equipos e infraestructura requerida

Esta matriz presenta el inventario físico inicial que se desprende del presupuesto. Las reposiciones se indican separadamente para evitar contabilizarlas como equipos adicionales de operación simultánea.

N.º	Equipo o infraestructura	Cantidad inicial	Reposición prevista
1	Camioneta de apoyo operativo	1	1
2	Motocicletas de apoyo operativo	4	4
3	Sistemas SAST instalados	6	6, a los seis años
4	Computadores de escritorio o portátiles	17	17, a los seis años
5	Computador portátil adicional	1	1, a los seis años
6	Impresora multifuncional	1	1, a los seis años
7	Cámaras para trámites RUNT	5	5, a los seis años
8	Lectores biométricos de huellas	5	5, a los seis años
9	Digitalizadores de firmas	5	5, a los seis años
10	Lectores de códigos de barras	5	5, a los seis años
11	Enrutador	1	Según necesidad
12	Switch de comunicaciones	1	Según necesidad
13	Videoproyector	1	Según necesidad
14	Digiturno y estación de consulta	1	Según necesidad
15	Escáneres documentales	2	2, a los seis años
16	Racks de comunicaciones	5	Según necesidad
17	Planta eléctrica	1	Según necesidad
18	Cámaras de circuito cerrado	10	Según necesidad
19	Puestos de trabajo	20	Según necesidad
20	Televisores para oficinas	2	Según necesidad
21	Plataforma tecnológica	1	Actualización según obligaciones
22	Adecuación de sedes	1 componente	Mantenimiento según contrato

11.5. Naturaleza de las inversiones:

Para efectos de la estructuración contractual, las inversiones comprenden los bienes, equipos y componentes tecnológicos requeridos para implementar y poner en funcionamiento los servicios de tránsito y movilidad objeto de la concesión. Incluyen, entre otros:

- Apoyo logístico a los agentes de tránsito: un (1) vehículo y cuatro (4) motocicletas.
- Modernización de los sistemas misionales: software para el Registro Nacional Automotor (RNA), el Registro Nacional de Conductores (RNC), las tarjetas de operación (TO) y el proceso contravencional.
- Infraestructura tecnológica y física: cámaras, computadores, impresoras, escáneres, sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito (SAST), y los

demás bienes y componentes descritos en este documento.
- Gestión documental, apoyo al cobro.

11.6. Depreciación y reposición:

Cada bien tiene una vida útil estimada (en meses), lo que permite calcular su depreciación contable.

11.7. Determinación del valor del contrato:

El valor total actualizado de las inversiones ($3.981.181.228) se toma como referencia para calcular el valor del contrato a 12 años, considerando:
- Costos de adquisición.
- Reposición programada.
- Apoyo logístico agentes de transito

11.8. Reversión de activos:

Al finalizar el contrato, los bienes adquiridos deben ser revertidos al municipio de Fusagasugá, en condiciones operativas, conforme a lo establecido en el contrato de concesión.

11.9. Principio de sostenibilidad del servicio:

Las inversiones garantizan la continuidad, eficiencia y modernización del servicio de tránsito, lo cual es un deber del Estado y una obligación del concesionario.

11.9.1. Costos estimados operador opex

A continuación, se presenta los costos estimados para el desarrollo del contrato para Tramites y Multas con equipos SAST.

Costos Operacionales (millones de pesos)	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	Total
Personal	1.211	1.342	1.445	1.519	1.587	1.659	1.733	1.811	1.893	1.978	2.067	2.160	20.406
Honorarios	118	162	117	172	124	128	188	136	140	206	148	153	1.793
Impuestos	617	780	723	671	655	657	666	679	696	715	737	761	8.357
Arrendamientos	235	244	252	260	268	276	284	293	301	310	320	329	3.371
Seguros	190	99	102	105	108	112	115	119	122	126	130	133	1.461
Servicios	1.811	1.812	1.812	1.805	1.839	1.894	1.951	2.010	2.070	2.132	2.196	2.262	23.594
Mantenimiento	114	109	113	116	120	123	127	131	135	139	143	147	1.517
Costo Producción	47	54	62	66	69	74	78	83	88	93	99	105	919
Diversos	9	7	8	8	8	8	9	9	9	9	10	10	105
Operación Foto Detección	1.105	1.636	1.523	1.417	1.410	1.448	1.487	1.528	1.569	1.611	1.655	1.699	18.089
Imprevistos & Overhead	229	290	268	249	243	244	247	252	258	266	274	283	3.104
Costos Operacionales	**5.687**	**6.535**	**6.426**	**6.388**	**6.432**	**6.624**	**6.887**	**7.050**	**7.281**	**7.586**	**7.778**	**8.043**	**82.716**

11.9.2. Estructura de costos:

- El rubro más significativo son los servicios, donde se encuentra todo el soporte tecnológico y operativo que requiere el proyecto, el cual cubre corresponde al 29% del total del costo operativo.
- Le sigue el rubro de vital importancia como lo es el personal, con un crecimiento progresivo desde $1.211 millones en 2027 hasta $2.067 millones en 2038, lo cual es coherente con el aumento de la operación, la inflación y ajuste salarial.

- Otros rubros como Arrendamientos, Mantenimiento, Seguros, impuestos y gastos de viaje son consistentes con una operación estable y en expansión.

11.9.3. Costos fijos vs. variables:

- La mayoría de los costos son fijos, lo que permite al concesionario mantener un control razonable sobre su estructura de gastos.

11.9.4. Crecimiento controlado:

- El crecimiento de los costos operacionales es moderado y predecible, pasando de $7.635 millones en 2027 a $9.421 millones en 2038.

11.9.5. Análisis del EBITDA y Margen Neto

EBITDA (20,1%):

• El EBITDA proyectado es saludable para el plazo del proyecto, con un promedio del 20% sobre los ingresos, lo que indica una operación eficiente y rentable antes de depreciaciones e impuestos.
• Este margen permite absorber variaciones en costos o ingresos sin comprometer la viabilidad financiera del contrato.

11.9.6. Depreciaciones y amortizaciones:

• Se mantienen dentro de rangos razonables, con picos en los años de mayor inversión en el primer año 2027 lo que refleja la reposición de activos y su impacto contable.

11.9.7. Margen neto del 10.0%:

Este margen es coherente con el nivel de riesgo y responsabilidad del concesionario, y está dentro de los estándares aceptables para contratos de operación de servicios públicos delegados.

• Justifica la inversión inicial, la reposición de activos y la reversión al final del contrato

La estructura de costos presentada es técnicamente sólida y financieramente sostenible. Permite al concesionario operar con eficiencia, cumplir con sus obligaciones contractuales y obtener una rentabilidad razonable. El EBITDA del 20% y el margen neto del 10% son consistentes con las mejores prácticas en contratos de concesión, especialmente cuando hay inversiones significativas que deben ser repuestas y revertidas al final del período.

11.9.8. Riesgos financieros

- El crecimiento sostenido de los costos operacionales (de $5.687 millones en 2027 a $8.043 millones en 2038) exige que los ingresos proyectados mantengan una tendencia similar para evitar desequilibrios.
- La categoría Diversos, por su naturaleza poco específica, debe ser auditada regularmente para evitar desviaciones presupuestales.

11.9.9. Viabilidad del proyecto

- La utilidad neta proyectada se mantiene positiva y estable, lo que indica que el modelo es rentable si se ejecuta con eficiencia y garantiza la operación durante la vida del proyecto.
- La TIR del proyecto es del 13.1%, siendo un indicador aceptable para un inversionista.
- La inversión inicial del concesionario es necesaria para la operación del proyecto y generación de ingresos, lo que facilita la recuperación de capital.

- Desde el punto de vista jurídico, el modelo cumple con los principios de sostenibilidad financiera y autonomía operativa establecidos en la Ley 80 de 1993 y el Decreto 1082 de 2015.

11.9.10. Comparativo de ingresos para el municipio:

En el siguiente cuadro se muestra el histórico del recaudo por concepto de Trámites y Multas de Tránsito y Transporte - Vigencias 2011-2024 municipio de Fusagasugá.

Vigencia		Trámites varios tránsito y transporte	Multas código de tránsito y transporte	Total anual
	2011	382.588.617	806.214.285	1.188.802.902
	2012	440.741.031	834.842.466	1.275.583.497
	2013	342.116.861	1.313.892.592	1.656.009.453
	2014	421.894.562	1.335.579.377	1.757.473.939
	2015	345.619.187	1.098.177.385	1.443.796.572
	2016	356.130.173	920.263.314	1.276.393.487
	2017	458.389.523	1.005.204.420	1.463.593.943
	2018	292.445.814	753.525.603	1.045.971.417
	2019	560.326.300	1.178.414.315	1.738.740.615
	2020	407.994.166	1.022.146.246	1.430.140.412
	2021	621.212.976	881.873.032	1.503.086.008
	2022	687.052.842	1.313.150.727	2.000.203.569
	2023	717.126.726	1.380.043.831	2.097.170.557
	2024	768.459.659	1.384.083.431	2.152.543.090

Con el modelo de concesión propuesto para los próximos 12 años, se proyecta un recaudo esperado para el municipio, donde se observa una mejora en el total de los ingresos recibidos a partir del 2027 soportados en gran porcentaje por la implementación de los sistemas SAST y la mejora en los tramites gracias a la gestión comercial y las nuevas instalaciones que mejorará la atención al usuario; según la siguiente tabla:

Año	Trámites Varios Tránsito y Transporte	Multas código de Tránsito y Transporte	Total Anual
2027	984.835.264	4.295.885.487	5.280.720.751
2028	1.120.758.288	5.353.326.375	6.474.084.663
2029	1.273.887.493	4.716.363.159	5.990.250.652
2030	1.354.616.291	4.204.247.281	5.558.863.572
2031	1.432.926.659	3.965.630.901	5.398.557.560
2032	1.515.764.149	3.876.282.311	5.392.046.459
2033	1.603.390.474	3.842.042.238	5.445.432.712
2034	1.696.082.477	3.847.849.755	5.543.932.233
2035	1.794.133.005	3.883.007.156	5.677.140.162
2036	1.897.851.834	3.939.923.210	5.837.775.045
2037	2.007.566.649	4.013.218.603	6.020.785.252
2038	2.123.624.077	4.099.089.188	6.222.713.265

Análisis Comparativo de Recaudos – Fusagasugá

Comparativo de Recaudos – promedio años anteriores vs promedio próximos 12 años

Periodo	Promedio anual de recaudo total (millones)	Variación porcentual
2015-2024	1.615	-
2027-2038	5.737	+255 %

El promedio anual proyectado para los próximos 12 años (2027-2038) es más de tres veces el promedio histórico. Esto refleja una tendencia de crecimiento del 255%, impulsada por la modernización tecnológica, la automatización de trámites y el fortalecimiento institucional del nuevo modelo de concesión, esto sin tener en cuenta aun el incremento del salario mínimo y del IPC.

De acuerdo con la información contenida en el modelo económico y financiero estructurado para la concesión de modernización tecnológica y operativa de los procesos de tránsito y movilidad del Municipio de Fusagasugá, para el periodo comprendido entre las vigencias 2027 y 2038 se estiman ingresos operacionales acumulados por valor de **$103.466,58 millones**, frente a costos operacionales proyectados de **$82.716,05 millones**, lo que representa un EBITDA acumulado estimado de **$20.750,54 millones**, equivalente a un margen del **20,06 %**, y una utilidad neta proyectada de **$10.400,27 millones**, correspondiente a un margen neto del **10,05 %**. Para la vigencia inicial de 2027, el modelo contempla ingresos operacionales por **$7.634,72 millones**, costos operacionales de **$5.687,39 millones** y un EBITDA de **$1.947,33 millones**.

Estas proyecciones constituyen estimaciones financieras sujetas al comportamiento efectivo de la demanda, el recaudo, los costos de operación, las inversiones, las autorizaciones regulatorias y demás riesgos contractuales.

En consecuencia, su utilización como fundamento de la viabilidad económica de la concesión requiere la conciliación de las distintas fuentes de ingreso y sus bases de distribución, la verificación integral de las fórmulas y supuestos del modelo, así como la evaluación de escenarios de sensibilidad que permitan determinar la capacidad del proyecto para garantizar la continuidad del servicio y el cumplimiento de las obligaciones contractuales durante la totalidad del plazo previsto.

12. INDICADORES DE CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL:

Los indicadores de capacidad financiera buscan establecer unas mínimas condiciones que reflejan la salud financiera de los proponentes a través de su liquidez y endeudamiento.

Estas condiciones muestran la aptitud del Proponente para cumplir oportuna y cabalmente el objeto del contrato.

La verificación de capacidad financiera se efectuará con la información contenida en los estados financieros del respectivo del oferente, mediante la obtención de los indicadores financieros que se establecen a continuación; el resultado determinará la Habilitación o NO de las propuestas.

Los proponentes (persona natural o jurídica) deberán aportar los estados financieros, o el RUP si lo tienen en el cual de conformidad con lo dispuesto en el numeral 3 del artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015, se deberán reflejar los indicadores financieros señalados. (RUP no exigible)

En el evento de presentar RUP, Los proponentes deberán allegar el Registro Único de proponentes expedido por la Cámara de comercio con fecha de expedición no superior a treinta (30) días calendario al cierre del proceso.

De conformidad con el artículo 2.2.1.1.1.5.2. del Decreto 1082 de 2015, la información financiera inscrita en el RUP deberá corresponder a la contenida en los estados financieros del proponente con corte a 31 de diciembre del año inmediatamente anterior; los proponentes que terminan su año contable en una fecha distinta al 31 de diciembre deben actualizar la información financiera en la fecha correspondiente, sin perjuicio de la obligación de renovar el RUP de acuerdo a lo establecido en el artículo 8 ibídem.

NOTA 1: En caso de que el proponente sea consorcio o unión temporal, la acreditación de los índices financieros, se

efectuará con la información financiera de sus integrantes según su porcentaje de participación.

Para la estructuración de los requisitos de capacidad financiera y organizacional, la Entidad examinó la información financiera reportada con corte al 31 de diciembre de 2025 de un conjunto de proveedores identificados en actividades de tránsito, movilidad, tecnología y servicios asociados. El análisis tuvo por finalidad relacionar la liquidez, el endeudamiento, la cobertura de cargas financieras y la rentabilidad operacional con las obligaciones de inversión y continuidad del servicio propias de la concesión.

Se utilizó la información obtenida de estados financieros con corte al 31 de diciembre de 2025, expresados en miles de pesos colombianos. La selección de empresas como referentes del sector no acredita por sí misma que todas hayan presentado ofertas en operaciones equivalentes.

Razón social / Nombre	NIT	Liquidez	Endeudamie	Cobertura c	ROA operacion	ROE operacional
1 Solution S.A.S.	900.863.185-1	2	41,38%	315	19,57%	33,38%
Advanced Technologies & Solutions Group S.A.S.	900.324.056-8	5	25,05%	3	8,31%	11,09%
AGM Desarrollos S.A.S.	800.186.313	5	38,29%		5,66%	9,17%
Asesoftware S.A.S.	800.135.532-9	2	78,98%	2	7,82%	37,20%
Compañía Integral de Recuperación de Activos S.A.S	802.005.165-9	5	46,55%		12,18%	22,80%
Conexred S.A.S.	830.513.238	1	80,75%	1	10,47%	54,40%
Controles Empresariales S.A.S.	800.058.607-2	1	60,84%	56	11,26%	28,75%
Copiloto Colombia S.A.S.	901.323.081-1	1	51,74%		11,09%	22,97%
Cosmocolor Colombia	901.350.051-5	2	52,69%	22	17,80%	37,63%
Creatisoft S.A.S.	901.737.039	2	26,73%	19	15,86%	21,65%
Data Tools S.A.	830.031.757-0	2	45,48%	7	12,22%	22,41%
ETRA Interandina S.A.	830.099.436-4	11	81,26%		-42,57%	-227,13%
GCA Technologies S.A.S.	830.070.873-3	1	48,78%	8.951	15,25%	29,78%
Gestión de Seguridad Electrónica S.A.	900.204.272-8	4	19,57%	26	28,99%	36,05%
Grow Data S.A.S.	900.238.438-1	2	58,80%	54	18,08%	43,87%
Indra Colombia S.A.S.	830.013.774-1	1	72,83%		-1,55%	-5,69%
Infotic S.A.	900.068.796-1	2	66,88%	65	18,87%	56,97%
Intempo S.A.S.	900.153.453-4	2	63,52%	8	19,16%	52,52%
Inversiones Tecnológicas de América S.A.	900.297.772-7	4	45,08%	3	4,60%	8,38%
Inversiones y Representaciones Vásquez S.A. – INV	890.113.893-5	15	22,57%	0	0,38%	0,50%
Kapsch TrafficCom S.A.S.	901.104.372-0	1	147,45%	0	-2,68%	5,65%
Microshif S.A.S.	830.512.451	3	47,55%	3	22,07%	42,07%

12.1. INDICADORES FINANCIEROS

La Alcaldía Municipal de Fusagasugá, evaluará la capacidad financiera y patrimonial del proponente que asegure a la entidad la ejecución sin riesgos económicos del objeto a contratar, para lo cual debe cumplir con los indicadores financieros solicitados.

La información financiera será tomada directamente de los rubros y/o cuentas relacionadas en el Registro Único De Proponentes para lo cual la información allí consignada deberá estar vigente y en firme.

Para que la propuesta sea admitida, se deben cumplir los siguientes indicadores:

En el caso de los Consorcios o Uniones Temporales, el índice de liquidez se calculará sumando las partidas de cada integrante ponderadas de acuerdo con su porcentaje de participación así:

Índice De Liquidez Activo Corriente / Pasivo Corriente : Mayor o igual a 1.50

AC1*%P1) + (AC2*%P2) + (AC...N*%P...N) / (PC1*%P1) + (PC2*%P2) + (PC...N*%P...N)

Donde

AC1= Activo corriente integrante 1, 2 .....N

%P1= Porcentaje de Participación Integrante 1, 2 ....N

PC1= Pasivo corriente Integrante 1, 2 ....N

Índice De Endeudamiento Pasivo Total / Activo Total: **Menor o igual A 65 %**

En el caso de los Consorcios o Uniones Temporales, el Nivel de Endeudamiento se calculará sumando las partidas de cada integrante ponderadas de acuerdo con su porcentaje de participación así:

(PT1*%P1) + (PT2*%P2) + (PT...N*%P...N) / (AT1*%P1) + (AT2*%P2) + (AT...N*%P...N)

Donde

PT1= Pasivo Total integrante 1, 2 .....N

%P1= Porcentaje de Participación Integrante 1, 2 ....N

AT1= Activo Total Integrante 1, 2 ....N

Razón De Cobertura De Intereses: Utilidad Operacional / Gastos de Intereses : **Mayor o igual a ≥ 5,00**

En el caso de los Consorcios o Uniones Temporales, el indicador de Razón de Cobertura de Intereses, se calculará sumando las partidas de cada integrante ponderadas de acuerdo con su porcentaje de participación así:

(UP1*%P1) + (UP2*%P2) + (UP...N*%...N) / (GI1*%P1) + (GI2*%P2) + (GI...N*%...N)

Donde

UP1= Utilidad Operacional integrante 1, 2 .....N

%P1= Porcentaje de Participación Integrante 1, 2 ....N

GI1= Gastos de Intereses Integrante 1, 2 ....N

Cuando el proponente no cumpla con los requisitos financieros y de capacidad residual solicitados, la propuesta será evaluada como NO HABILITADA para seguir siendo evaluada.

Cuando alguno de los indicadores financieros, sea estimado como **INDETERMINADO**, este será verificado como **CUMPLE**

CAPACIDAD ORGANIZACIONAL

Con base en los estados financieros, se evaluará la capacidad organizacional del proponente que asegure al Municipio la ejecución sin riesgos económicos del objeto a contratar, para lo cual debe cumplir con los siguientes rangos.

Tener una **Rentabilidad Del Patrimonio** Utilidad Operacional / Patrimonio : Mayor o igual a ≥ 15 %

En el caso de los Consorcios o Uniones Temporales, la rentabilidad sobre patrimonio se calculará sumando las partidas de cada integrante ponderadas de acuerdo con su porcentaje de participación así:

(UP1*%P1) + (UP2*%P2) + (UP...N*%P...N) / (PT1*%P1) + (PT2*%P2) + (AT...N*%P...N)

Donde
UP1= Utilidad Operacional integrante 1, 2 .....N
%P1= Porcentaje de Participación Integrante 1, 2 ....N
PT1= Patrimonio Total Integrante 1, 2 ....N
AT= Activo Total

Tener una **Rentabilidad Del Activo** Utilidad Operacional / Activo Total: Mayor o igual a ≥ 9 %

En el caso de los Consorcios o Uniones Temporales, la rentabilidad sobre patrimonio se calculará

sumando las partidas de cada integrante ponderadas de acuerdo con su porcentaje de participación así:

(UP1*%P1) + (UP2*%P2) + (UP...N*%P...N) / (AT1*%P1) + (AT2*%P2) + (AT...N*%P...N)

Donde
UP1= Utilidad Operacional integrante 1, 2 .....N
%P1= Porcentaje de Participación Integrante 1, 2 ....N

AT1= Activo Total Integrante 1, 2 ....N

Capital de trabajo

El proponente deberá acreditar un capital de trabajo igual o superior al capital de trabajo demandado para el proceso, calculado así:

\[CT = AC - PC \]\[CT_d = 2 \times VF \]

El requisito se entenderá cumplido cuando:
\[CT \geq CT_d \]

Donde:

- **CT:** capital de trabajo acreditado por el proponente.
- **AC:** activo corriente.
- **PC:** pasivo corriente.
- **CTd:** capital de trabajo mínimo exigido.
- **VF:** valor fiscal del contrato establecido en los estudios previos y en el pliego de condiciones.

Para proponentes plurales, el capital de trabajo se calculará sumando el de todos sus integrantes:
\[CT_{\text{plural}} = \sum_{i=1}^{n}(AC_i-PC_i) \]

El requisito se cumple si **\(CT_{\text{plural}} \geq 2 \times VF\)**.

Para el cálculo se tendrán en cuenta los valores de todos los integrantes, incluidos los resultados negativos, sin limitar la sumatoria únicamente a quienes tengan capital de trabajo positivo.

Colombia Compra Eficiente emplea la fórmula activo corriente menos pasivo corriente y, para proponentes plurales, la sumatoria del capital de trabajo de sus integrantes.

La información se acreditará con los documentos financieros exigidos en el proceso incluida la información del RUP cuando el proponente se encuentre registrado y deberá permitir verificar el activo y el pasivo corrientes de cada integrante.

Estos índices se tomarán con base en los estados financieros

Cuando el proponente no cumpla con la capacidad organizacional solicitada, la propuesta será evaluada como **NO HABILITADA** para seguir siendo evaluada.

Cuadro consolidado de indicadores

Indicador	Fórmula de referencia	Requisito indicado
Liquidez	Activo corriente / Pasivo corriente	≥ 1,50
Endeudamiento	Pasivo total / Activo total × 100	≤ 65 %
Cobertura de intereses	Utilidad operacional / Gastos de intereses	≥ 5,00
Rentabilidad del patrimonio (ROE)	Utilidad operacional / Patrimonio × 100	≥ 15 %
Rentabilidad del activo (ROA)	Utilidad operacional / Activo total × 100	≥ 9 %
Capital de Trabajo		el capital de trabajo mínimo será equivalente a dos

		veces el valor fiscal del contrato.

Liquidez ≥ 1,50

Se establece un índice de liquidez igual o superior a 1,50, considerando la naturaleza del contrato de concesión, su duración de doce (12) años y la necesidad de que el futuro concesionario disponga de capacidad financiera suficiente para atender oportunamente sus obligaciones de corto plazo, especialmente durante las etapas de implementación, puesta en funcionamiento y operación del proyecto. Este indicador exige que, por cada peso ($1,00) de pasivo corriente, el proponente cuente con al menos un peso con cincuenta centavos ($1,50) en activos corrientes, proporcionando un margen de respaldo del 50 % frente a sus obligaciones corrientes. La exigencia busca reducir el riesgo de dificultades de liquidez que puedan afectar la continuidad y calidad del servicio, así como la atención de proveedores, personal y demás compromisos operacionales. El valor propuesto constituye un parámetro de solvencia orientado a fortalecer la capacidad de respuesta financiera del concesionario, sin exigir una disponibilidad inmediata de efectivo equivalente a dicho índice. Su razonabilidad deberá sustentarse conjuntamente en los resultados del estudio financiero de las empresas del sector y en las necesidades de capital de trabajo previstas para la ejecución de la concesión.

Endeudamiento ≤ 65 %

Se establece un índice de endeudamiento igual o inferior al 65 %, considerando que el contrato de concesión tendrá una duración de doce (12) años y requerirá inversiones iniciales, recursos para la operación, mantenimiento de infraestructura y capacidad para atender contingencias durante su ejecución. Este porcentaje exige que las obligaciones totales del proponente no superen el 65 % de sus activos, conservando un respaldo patrimonial mínimo equivalente al 35 % de estos. Con ello se busca que el futuro concesionario mantenga una estructura financiera que le permita asumir nuevas obligaciones y acceder a mecanismos de financiación sin depender excesivamente de recursos de terceros. El límite propuesto pretende equilibrar el uso del endeudamiento como instrumento de financiación con la necesidad de preservar la solvencia empresarial y la continuidad del servicio. Su adopción definitiva deberá respaldarse en la distribución de los indicadores observados en las empresas del sector y en las necesidades de financiación del proyecto.

Cobertura de intereses ≥ 5,00

Se establece una razón de cobertura de intereses igual o superior a 5,00, considerando la necesidad de que el futuro concesionario cuente con capacidad operacional para atender sus compromisos financieros durante la implementación y ejecución del proyecto. Este valor exige que la utilidad operacional sea, como mínimo, cinco (5) veces los gastos por intereses, lo que representa un margen de respaldo destinado a reducir el riesgo de que las obligaciones financieras comprometan los recursos requeridos para la operación, mantenimiento y continuidad del servicio. El indicador busca identificar proponentes con capacidad para atender sus cargas financieras aun cuando se presenten variaciones desfavorables en los ingresos o incrementos en los costos de financiación. No obstante, para sustentar definitivamente este umbral será necesario verificar los gastos por intereses de las empresas analizadas, dado que la información sectorial disponible registra costos financieros que no necesariamente corresponden en su totalidad a intereses. Asimismo, deberán establecerse las reglas de evaluación aplicables a los proponentes que no registren gastos por intereses.

Rentabilidad del patrimonio (ROE) ≥ 15 %

La Entidad establece un indicador de rentabilidad operacional del patrimonio mayor o igual al 15 %, con el propósito de garantizar que los proponentes acrediten una adecuada capacidad organizacional y eficiencia en la utilización de sus recursos patrimoniales. Este porcentaje permite verificar que, por cada cien pesos ($100) de patrimonio, el proponente genere una utilidad operacional igual o superior a quince pesos ($15), demostrando capacidad para obtener resultados operacionales positivos mediante el aprovechamiento de sus recursos propios. La exigencia responde a la naturaleza y complejidad del contrato de concesión, cuya duración de doce (12) años demanda inversiones, implementación tecnológica, operación, mantenimiento y capacidad para atender las obligaciones

contractuales. En este contexto, la Entidad considera pertinente exigir un ROE igual o superior al 15 % como condición habilitante orientada a seleccionar operadores con capacidad de generación de utilidades operacionales, eficiencia en la administración de su patrimonio y una estructura empresarial que contribuya a la sostenibilidad económica y al adecuado cumplimiento de las obligaciones contractuales.

Rentabilidad del activo (ROA) ≥ 9 %

La Entidad establece un indicador de rentabilidad operacional del activo mayor o igual al 9 %, con el propósito de garantizar que los proponentes acrediten una adecuada capacidad organizacional y eficiencia en la utilización de sus recursos empresariales. Este porcentaje permite verificar que, por cada cien pesos ($100) de activos totales, el proponente genere una utilidad operacional igual o superior a nueve pesos ($9), demostrando capacidad para obtener resultados operacionales positivos mediante el aprovechamiento de su estructura productiva. La exigencia responde a la naturaleza y complejidad del contrato de concesión, cuya duración de doce (12) años demanda inversiones, implementación tecnológica, operación y mantenimiento continuo. En este contexto, la Entidad considera pertinente exigir un ROA igual o superior al 9 % como condición habilitante orientada a seleccionar operadores con capacidad de generación de utilidades operacionales y eficiencia en la administración de sus activos, aspectos relevantes para la sostenibilidad empresarial y el adecuado cumplimiento de las obligaciones contractuales.

Capital de trabajo mínimo

La exigencia de capital de trabajo busca verificar que el proponente cuente con liquidez suficiente para atender las obligaciones de corto plazo asociadas al inicio y desarrollo de la concesión. La ejecución comprende la puesta en funcionamiento de componentes tecnológicos, la disponibilidad de vehículos y equipos, la implementación de sistemas misionales y las actividades operativas y de apoyo previstas en el contrato. Estas obligaciones pueden generar necesidades de caja antes de que el modelo de operación alcance su ritmo normal de ingresos.

Por ello, se propone exigir un capital de trabajo mínimo equivalente a dos veces el valor fiscal del contrato, calculado como la diferencia entre el activo corriente y el pasivo corriente. Para los proponentes plurales, se sumará el capital de trabajo de cada integrante. El requisito busca establecer una reserva de liquidez que contribuya a financiar la ejecución oportuna de las obligaciones y a reducir el riesgo de interrupciones por falta de recursos de corto plazo.

12.2. INFORMACIÓN FINANCIERA PARA PROPONENTES EXTRANJEROS

Los Proponentes extranjeros deben presentar la información financiera que se relaciona a continuación, de conformidad con la legislación propia del país de origen, avalados con la firma de quien se encuentre en obligación de hacerlo de acuerdo con la normativa vigente del país de origen:

- Balance general
- Estado de resultados

Los anteriores documentos también deben ser presentados utilizando el Plan Único de Cuentas para Colombia (PUC).

NOTA IMPORTANTE: LA VERIFICACIÓN DE LOS INDICADORES DE CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL, SE REALIZARÁ A TRAVÉS DE LOS ESTADOS FINANCIEROS CON CORTE A 31 DE DICIEMBRE DE 2026.

Justificación de la experiencia a partir del análisis de las modalidades de contratación y los esquemas de concesión del sector tránsito y movilidad

En el marco del Estudio del Sector, y a partir de la evaluación de las diferentes modalidades de contratación mediante las cuales las entidades territoriales desarrollan actividades de modernización tecnológica, apoyo operativo y gestión de los servicios de tránsito y movilidad, así como del análisis de los esquemas de concesión implementados en el país, se identificó la necesidad de establecer requisitos de experiencia que respondan a la naturaleza integral, especializada y de largo plazo del contrato proyectado por el Municipio de Fusagasugá.

En este sentido, se reconoce que la ejecución de las actividades requeridas puede desarrollarse mediante diferentes estructuras contractuales, entre ellas contratos de concesión, prestación de servicios especializados, implementación y operación de plataformas tecnológicas y contratos de apoyo a la gestión institucional. Estas modalidades permiten desarrollar capacidades relacionadas con la administración de sistemas de información, procesos registrales, gestión

tecnológica y documental del proceso contravencional, recaudo, cartera, atención al ciudadano, infraestructura tecnológica e interoperabilidad.

No obstante, la concesión proyectada exige no solamente experiencia en componentes tecnológicos individuales, sino también capacidad para articular su implementación, operación, mantenimiento y actualización dentro de un esquema de prestación continua de servicios, bajo responsabilidades contractuales y riesgos asociados a una operación de doce (12) años.

En consecuencia, se considera necesario establecer requisitos habilitantes de experiencia general y específica que permitan acreditar tanto la capacidad de gestión tecnológica y operativa como el conocimiento de los procesos propios de los organismos de tránsito y movilidad. Estos requisitos deberán formularse a partir de las actividades efectivamente ejecutadas por los proponentes.

Justificación de la participación mínima de los integrantes que acrediten experiencia en consorcios y uniones temporales

En atención a la naturaleza, alcance, complejidad técnica y operativa, así como al plazo de doce (12) años previsto para la ejecución del contrato de concesión, el Municipio de Fusagasugá considera necesario establecer condiciones que permitan garantizar que la experiencia acreditada por los proponentes plurales corresponda efectivamente a los integrantes que asumirán una participación significativa en la ejecución contractual.

La Entidad reconoce que la conformación de consorcios y uniones temporales constituye un mecanismo legítimo para integrar capacidades técnicas, tecnológicas, administrativas, financieras y operativas complementarias. No obstante, dada la responsabilidad que implica la modernización y operación continua de los procesos de tránsito y movilidad, resulta necesario procurar una correspondencia efectiva entre la experiencia aportada, la participación del integrante dentro de la estructura plural y las responsabilidades que asumirá durante la ejecución del contrato.

En este sentido, la exigencia busca evitar que el cumplimiento de los requisitos habilitantes dependa de la experiencia de integrantes cuya participación sea meramente nominal o marginal, sin una intervención significativa en las actividades para las cuales acreditan idoneidad. Esta circunstancia podría generar riesgos relacionados con la capacidad real de ejecución, la coordinación operativa, la continuidad de los servicios y la adecuada asignación de responsabilidades dentro de la estructura plural.

Por lo anterior, la Entidad considera pertinente exigir que los integrantes de consorcios o uniones temporales que aporten experiencia general o específica tengan una participación individual no inferior al cuarenta por ciento (40 %) en la respectiva estructura plural. Esta condición tiene como finalidad promover la conformación de estructuras empresariales sólidas, en las que quienes acrediten las capacidades técnicas y operativas relevantes mantengan una participación sustancial en la ejecución del proyecto.

El porcentaje propuesto busca fortalecer la relación entre la idoneidad acreditada y el compromiso efectivo de los integrantes, de manera que la experiencia presentada durante la etapa de selección no constituya únicamente un antecedente documental, sino que corresponda a capacidades que puedan ponerse al servicio de la concesión durante su ejecución.

Adicionalmente, la Entidad pretende que los integrantes que acrediten experiencia demuestren que han ejecutado efectivamente las actividades que sustentan su habilitación, verificando el objeto, alcance y responsabilidades asumidas en los contratos aportados. En consecuencia, la experiencia deberá corresponder a actividades realmente desarrolladas por el integrante que la presenta, sin que puedan atribuírsele automáticamente aquellas ejecutadas por terceros o por otros integrantes de estructuras contractuales anteriores.

Esta condición adquiere especial importancia considerando que la concesión comprende componentes interdependientes de gestión registral, apoyo tecnológico y documental al proceso contravencional, recaudo, cartera, atención al ciudadano, infraestructura tecnológica e interoperabilidad, cuya ejecución demanda coordinación permanente y capacidad de respuesta durante todo el plazo contractual.

En consecuencia, la participación mínima propuesta del cuarenta por ciento (40 %) se orienta a fortalecer la solidez de los proponentes plurales, la trazabilidad de la experiencia acreditada y la correspondencia entre las capacidades demostradas y las responsabilidades contractuales efectivamente asumidas, contribuyendo a mitigar los riesgos asociados a la ejecución integral del proyecto.

Fundamento jurisprudencial de la exigencia de capacidad técnica y experiencia de los proponentes

La necesidad de establecer requisitos de experiencia y capacidad técnica para la selección del futuro concesionario

encuentra respaldo en la jurisprudencia del Consejo de Estado, que ha reconocido la importancia de verificar que quienes participan en los procedimientos de contratación estatal cuenten con condiciones reales y suficientes de idoneidad para ejecutar las obligaciones contractuales.

En sentencia del 26 de enero de 2011, expediente 36408, la Sección Tercera del Consejo de Estado destacó la trascendencia de verificar no solamente la capacidad jurídica del proponente, sino también su experiencia y sus condiciones técnicas, financieras y organizacionales, en consideración a la finalidad de garantizar una prestación eficaz de los servicios públicos y la satisfacción del interés general.

Asimismo, en sentencia del 30 de enero de 2013, expediente 21492, la misma Corporación señaló que las entidades estatales deben establecer en los pliegos de condiciones los requisitos de experiencia, capacidad técnica y solvencia económica necesarios para seleccionar un contratista idóneo, atendiendo criterios de proporcionalidad frente a la naturaleza y objeto del contrato.

Estos criterios jurisprudenciales adquieren especial relevancia para la concesión proyectada por el Municipio de Fusagasugá, considerando que su ejecución comprende una operación tecnológica y administrativa de largo plazo que requiere integrar plataformas de información, procesos registrales, herramientas de apoyo a la gestión contravencional, gestión documental, recaudo, cartera, interoperabilidad y continuidad operativa.

En consecuencia, la Entidad considera necesario que la experiencia aportada por los proponentes corresponda a actividades efectivamente ejecutadas y permita identificar las capacidades técnicas y operativas disponibles para asumir las responsabilidades derivadas de la concesión.

Tratándose de consorcios o uniones temporales, se busca garantizar una correspondencia efectiva entre la experiencia acreditada por sus integrantes, la participación empresarial que asumen y las obligaciones que estarán a su cargo durante la ejecución contractual.

Bajo esta finalidad, la Entidad propone establecer una participación individual mínima del cuarenta por ciento (40 %) para los integrantes que aporten experiencia general o específica, con el propósito de promover estructuras plurales en las que las capacidades determinantes para la habilitación se encuentren vinculadas a integrantes con una participación sustancial en el proyecto.

Firmas

Secretario de Movilidad

LUIS DAJIVER PEREZ RODRIGUEZ

GESTIÓN DOCUMENTAL:

Original: Dirección de Contratación.
Nombre del archivo sistematizado: C/Escritorio/estudio concesión movilidad 2026
Proyectó: Angel Antonio Guerrero Jaimes – Contratista Secretaria Movilidad