ALCALDÍA DE FUSAGASUGÁ
Dirección de Contratación

NOVIEMBRE DE 2026

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.

Tabla de contenido

ANÁLISIS DEL SECTOR LICITACIÓN PUBLICA ..... **¡Error! Marcador no definido.**

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 8

1.5. Empresas de transporte público del município 9

1.6. Principales vías del municipio de Fusagasugá, Cundinamarca 9

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 10

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 18

1.23. Antecedentes administrativos y judiciales 19

1.24. Funciones de la Secretaría de Movilidad del Municipio de Fusagasugá 19

1.25. Funciones de la Secretaría de Movilidad 19

1.26. Funciones de la Dirección de Control de Tránsito y Transporte 20

1.27. Contexto estadístico nacional: matrículas iniciales 20

1.28 Matrículas iniciales por clase de vehículo 20

5.11. Alcance de la habilitación legal frente al contrato de concesión 58
5.12. Régimen Específico de los Sistemas Automáticos y Semiautomáticos de Detección de Infracciones (SAST) 59
5.13. Procedimiento de Autorización ante la ANSV 59
5.14. Límite legal a la remuneración del operador privado en el componente SAST 59
5.15. Modalidad de Selección Jurídicamente Idónea 60
5.16. Fundamento Jurisprudencial y Doctrinal de la Licitación Pública 60
5.17. Riesgos Regulatorios Identificados y Medidas de Mitigación 61
6. SECTOR ECONÓMICO DEL PROCESO 62
6.1. Enfoque macroeconómico 63
6.2. Enfoque microeconómico 63
6.3. Relación con la clasificación sectorial 64
6.4. Estudio Macroeconómico de la Economía Colombiana 64
6.5. Contexto nacional del sector servicios 65
6.5.1. Evolución del producto interno bruto 65
6.5.2. Mercado laboral nacional 66
6.5.3. Implicaciones nacionales para el mercado de la concesión 67
6.6. Análisis municipal de Fusagasugá 67
6.6.1. Estructura económica del municipio 67
6.6.2. Relación con la modernización tecnológica y operativa 67
6.7. Evolución histórica del salario mínimo en Colombia (2015–2026) 67
6.8. Análisis de la evolución salarial 68
7. ASPECTOS TÉCNICOS 68
7.1. Clasificación de bienes y servicios conforme al sistema UNSPSC 68
8. CONTEXTO REGULATORIO 69
8.1. Mipymes 70
8.2. Clasificación de las mipyme: 70
8.2.1. Cuadro clasificación 2025 1 UVT= $49.799 pesos 70
8.2.2. Improcedencia de la limitación de la convocatoria a mipymes 71
9. ANÁLISIS DE LA DEMANDA ..... **¡Error! Marcador no definido.**
9.1. Antecedentes de la entidad: 71
10. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS 77
11 ANÁLISIS DE LA OFERTA: 77

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

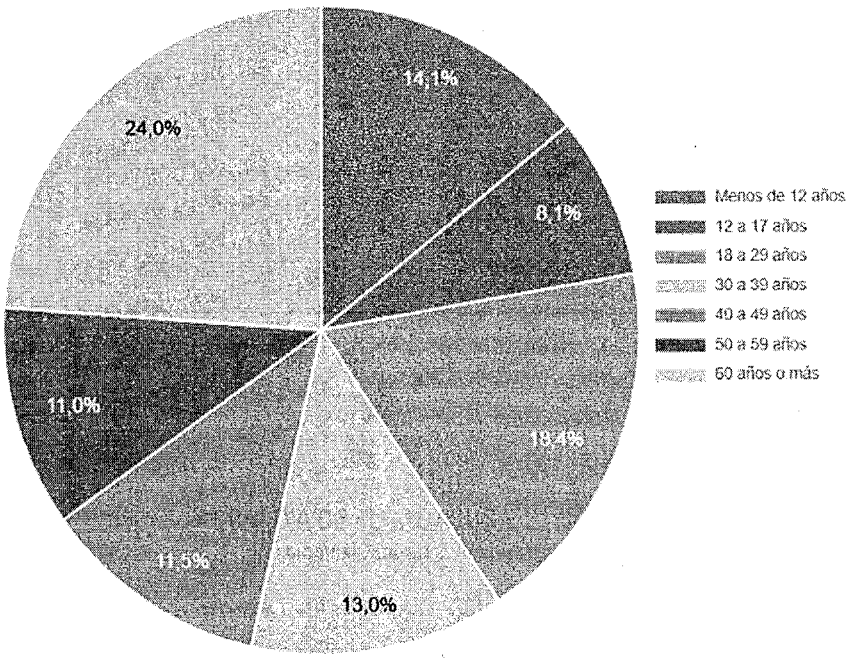
Localización y Accesibilidad Geográfica El Municipio de Fusagasugá, capital de la Provincia del Sumapaz se encuentra ubicado en la región andina, al sur occidente del departamento de Cundinamarca. Está enmarcado topográficamente en una meseta delimitada por los ríos Cuja y el rio Choco y por los cerros 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.

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

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.

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 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°

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

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	Planear, coordinar y controlar la señalización horizontal y vertical, la semaforización

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

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

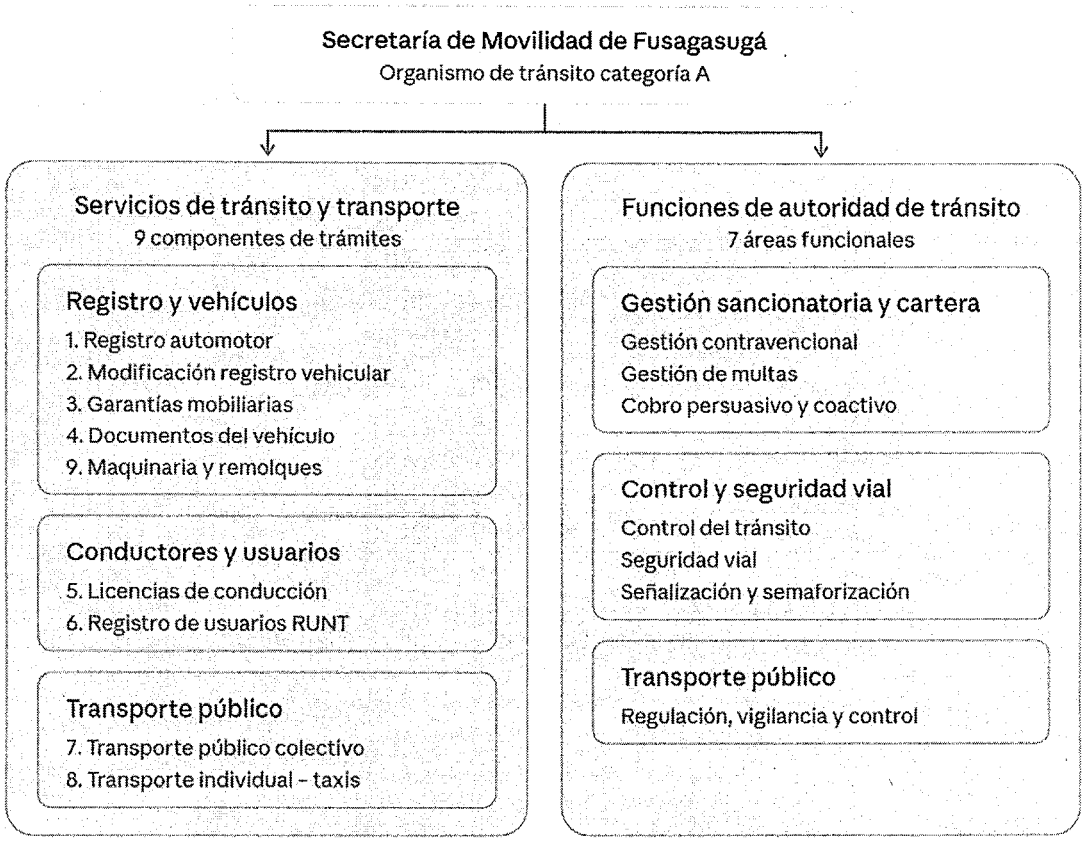
La Secretaría de Movilidad del Municipio de Fusagasugá se encuentra integrada a la estructura orgánica de la administración central municipal, como una dependencia del nivel directivo, subordinada jerárquicamente al Despacho del Alcalde Municipal.

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).

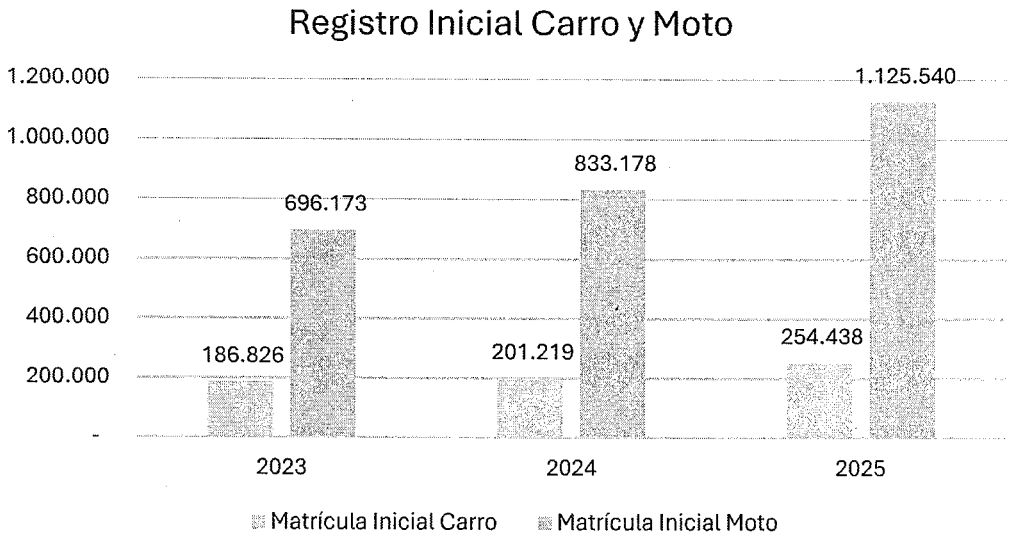
2025	MOTO	638
2025	CARRO	242
2025	MAQUINARIA	15
2024	MOTO	1683
2024	CARRO	344
2024	MAQUINARIA	14
2023	MOTO	1031
2023	CARRO	411
2023	MAQUINARIA	29
2022	MOTO	1038
2022	CARRO	590
2022	MAQUINARIA	49

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

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



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

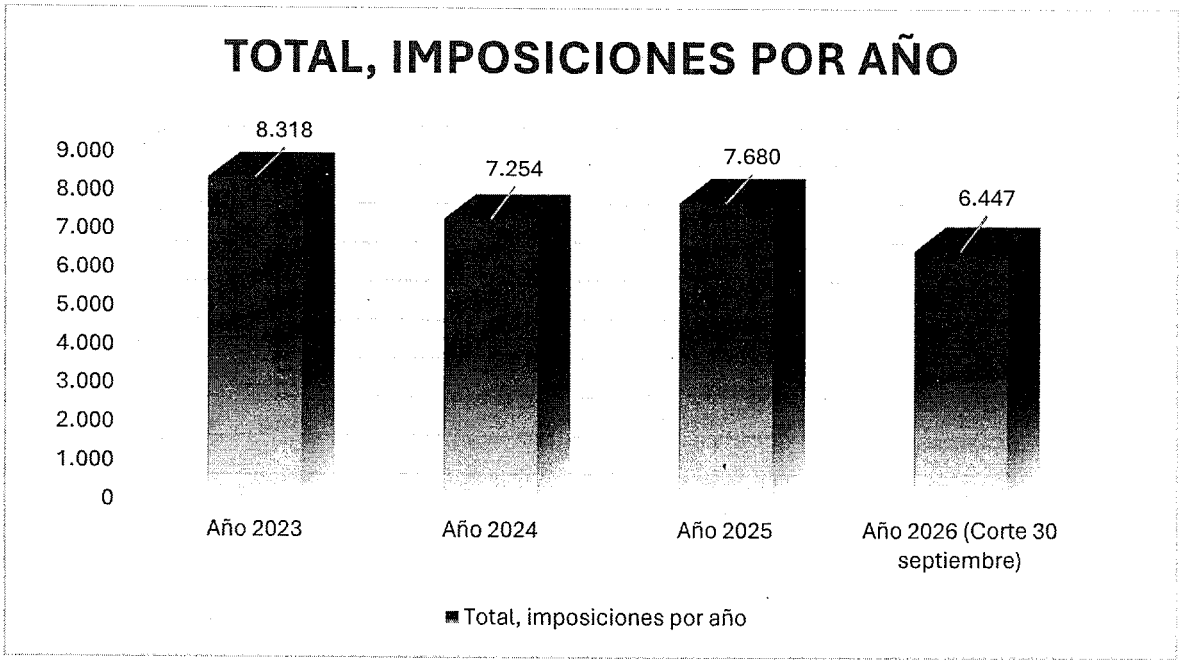
Regrabación de chasis o seerial	$ 100.300,00	$ 36.000,00	$ 2.400,00	$ 138.700,00
Traslado de la matrícula	$ 30.000,00	-	$ 2.400,00	$ 32.400,00

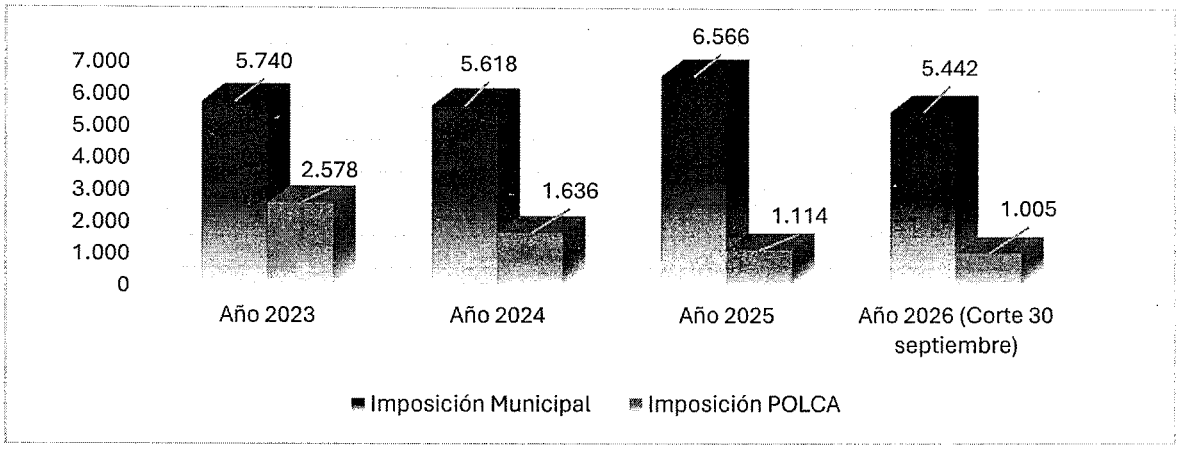
Registro Nacional de Maquinaria Agricola, Industrial y de Construcción Autopropulsada				
Trámites Registro Nacional de Maquinaria Agrícola y la Autopropulsada (RNMA)	**Tarifa Municipal**	**Ministerio de Transporte**	**RUNT**	**TOTAL**
Cambio de GPS	$ 30.000,00	-	$ 2.400,00	$ 32.400,00
Cambio de motor	$ 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

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





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.

	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

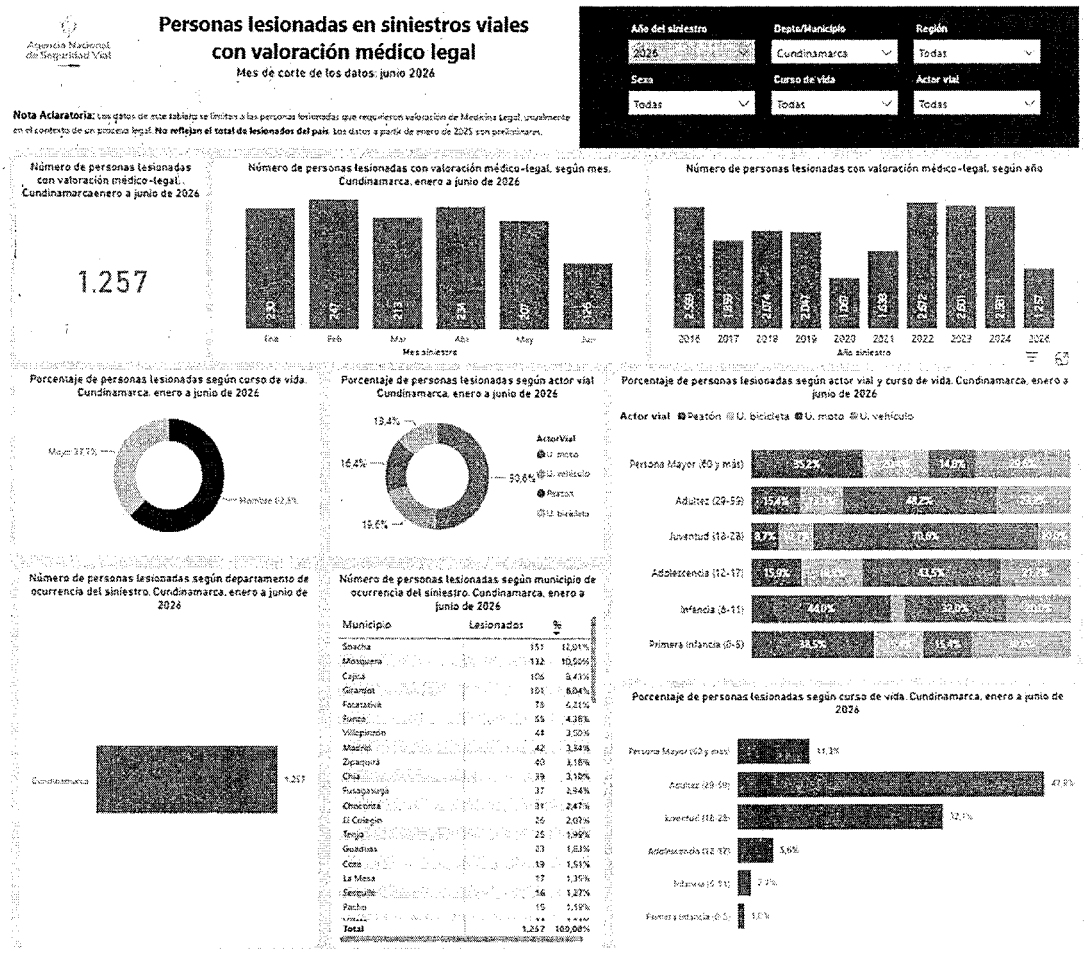
Año	Cantidad Procedimientos (URBANO)	Valor total
2002	0	$ -
2003	0	$ -
2004	0	$ -
2005	1	$ 381.500
2006	0	$ -
2007	0	$ -
2008	0	$ -
2009	0	$ -
2010	6	$ 5.882.839
2011	0	$ -
2012	1	$ 2.629.760
2013	5	$ 4.813.505
2014	5	$ 7.264.541
2015	14	$ 21.065.904
2016	23	$ 62.751.443
2017	27	$ 18.676.938
2018	46	$ 84.335.225
2019	59	$ 120.801.445
2020	85	$ 214.886.982
2021	549	$ 4.404.908.140
2022	665	$ 2.122.327.168
2023	944	$ 4.377.150.906
2024	1462	$ 2.973.793.912
2025	1689	$ 2.385.326.840
2026	1728	$ 1.562.004.623
Total	7.309	$ 18.369.001.671

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	$ 30.763.345
2015	1	$ 616.980
2016	11	$ 5.107.453
2017	8	$ 13.776.916
2018	6	$ 9.036.915
2019	6	$ 5.195.829
2020	14	$ 55.903.482
2021	191	$ 628.060.371
2022	297	$ 612.977.125
2023	320	$ 510.941.877
2024	305	$ 532.733.909
2025	296	$ 336.446.636
2026	335	$ 331.664.327
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

1.44. Siniestros Viales En Cundinamarca – Lesionados[4]



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

ALCALDÍA DE FUSAGASUGÁ
Dirección de Contratación

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

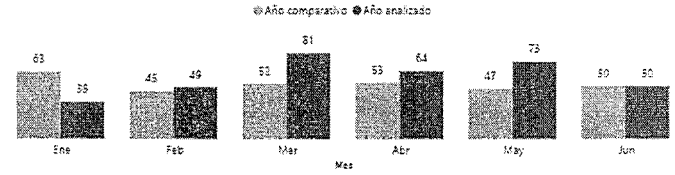
Personas fallecidas. Cundinamarca. 2026: **352**

Personas fallecidas. Cundinamarca. 2025: **310**

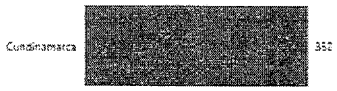
Según datos preliminares hubo un aumento de: **42**

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.

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	Año 2024	Año 2025	Variación	% 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	Año 2024	Año 2025	Variación	% 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	Año 2024	Año 2025	Variación	% Variación
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	Año 2024	Año 2025	Variación	% 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 %

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,

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

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.

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	Ventaja Principal

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

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.

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

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

"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

- 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

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.

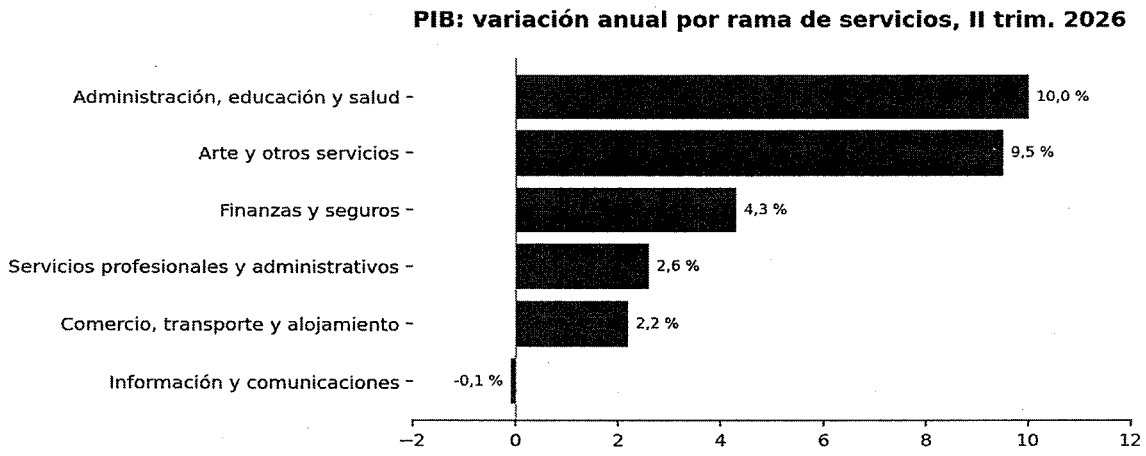
En este sentido, el DANE, a través de sus encuestas y boletines económicos, proporciona información relevante sobre la evolución del sector servicios, dentro del cual se incluyen actividades profesionales, científicas y técnicas, servicios administrativos y de apoyo, y servicios asociados a tecnologías 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

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

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)

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.

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

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.

PROCESO	ENTIDAD	OBJETO	Presupuestp	PLAZO	RETRI REGIS
		INFRACTORES DE TRÁNSITO (SAST) EN VIAS ADYACENTES DE EL MUNICIPIO DE EL CERRITO- VALLE DEL CAUCA			
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%
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%
		CONCESIÓN DE LOS TRÁMITES, ACTIVIDADES Y SERVICIOS AL CIUDADANO			

PROCESO	ENTIDAD	OBJETO	Presupuestp	PLAZO	RETRI REGIS
		con las especificaciones que se relacionan en los estudios previos,			
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
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

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...

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.

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)

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	Reposición prevista

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

	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

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

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.

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.

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